



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2018**

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624



# Innhold

<b>Del I</b>	<b>Innleiing og oversikt</b> .....	9	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS .....	86
<b>1</b>	<b>Mål og hovudprioriteringar</b> .....	11	Nærmere om investeringsprogrammet .....	92
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken .....	11	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i> .....	128
1.2	Hovudprioriteringane i budsjettet for 2018 .....	13	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak .....	129
<b>2</b>	<b>Oversikt over budsjettforslaget mv.</b> .....	18	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak .....	135
2.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel .....	18	Kap. 1331 Infrastrukturfond .....	136
2.2	Bruk av stikkordet «kan overførast» .....	21	Kap. 4331 Infrastrukturfond .....	136
2.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2017 .....	22	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i> .....	137
<b>3</b>	<b>Oppmodingsvedtak</b> .....	23	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet .....	151
<b>Del II</b>	<b>Nærmere omtale av bevilgningsforslagene</b> .....	25	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet .....	173
<b>4</b>	<b>Nærmere om budsjettforslaget</b> .....	27	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn .....	174
<b>Programområde 21 Innenlands transport</b> .....	27	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn .....	175	
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i> .....	27	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS .....	176	
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet .....	28	<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i> .....	177	
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....	31	Kap. 1360 Kystverket .....	183	
Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet .....	32	Kap. 4360 Kystverket .....	189	
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....	33	Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen .....	189	
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i> .....	37	Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen .....	190	
Kap. 1310 Flytransport .....	45	Kap. 1362 Oljevern- og miljøsentre i Lofoten og Vesterålen .....	190	
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ....	46	<b>Programområde 22 Post og telekommunikasjoner</b> .....	191	
Kap. 1313 Luftfartstilsynet .....	46	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i> .....	191	
Kap. 4313 Luftfartstilsynet .....	47	Kap. 1370 Posttjenester .....	198	
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport .....	47	Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	199	
Kap. 4312 Avinor AS .....	48	Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	201	
Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS .....	48	<i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i> .....	202	
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS .....	48	<b>Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde</b> .....	207	
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i> .....	49	<b>5 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029</b> .....	209	
Kap. 1320 Statens vegvesen .....	59	5.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2018–2023 .....	209	
Kap. 4320 Statens vegvesen .....	82	5.2 Oppfølging av hovudmåla .....	209	
Kap. 1321 Nye Veier AS .....	83	5.2.1 Betre framkome for personar og gods i heile landet .....	210	
Kap. 1323 Vegtilsynet .....	85	5.2.2 Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen .....	212	
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS .....	86			

5.2.3	Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar	214	6.4.1	Reformer i samferdselssektoren ..	226
			6.4.2	Program for effektivisering av Statens vegvesen og Bane NOR SF .....	226
<b>6</b>	<b>Omtale av særlege tema .....</b>	<b>219</b>	6.4.3	Andre effektiviseringstiltak .....	228
6.1	Samfunnstryggleik .....	219	6.5	Oppmodingsvedtak .....	229
6.1.1	Klimatilpassing .....	220	6.5.1	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2016–2017 .....	229
6.1.2	IKT-tryggleik .....	220	6.5.2	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2015–2016 .....	236
6.1.3	Sikring av kritiske objekt og funksjonar .....	221	6.5.3	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2014–2015 .....	236
6.1.4	Andre saker .....	222	6.6	Likestilling i transportsektoren ....	237
6.2	Kollektivtransport .....	222	6.7	Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar ...	245
6.2.1	Utviklinga i kollektivtransporten ..	222	<b>Forslag</b> .....	<b>248</b>	
6.2.2	Løyvingar til kollektivtransporten	222	<b>Vedlegg 1</b>		
6.2.3	Handlingsplan for kollektivtransport .....	223	Fullmakter .....	257	
6.3	Nordområda .....	224			
6.4	Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft .....	226			

## Tabelloversikt

Tabell 1.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....	11	Tabell 4.10	Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen .....	87
Tabell 3.1	Oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer .....	23	Tabell 4.11	Post 30 Riksveginvesteringer – forslag 2018 .....	94
Tabell 4.1	Prosentvis fordeling av forslag 2018 på operative oppgaver og administrative oppgaver .....	60	Tabell 4.12	Post 31 Skredsikring riksveger – forslag 2018 .....	95
Tabell 4.2	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....	62	Tabell 4.13	Post 36 E16 over Filefjell – forslag 2018 .....	95
Tabell 4.3	Fordeling av midler på post 23 ..	63	Tabell 4.14	Post 37 E6 vest for Alta – forslag 2018 .....	95
Tabell 4.4	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i 2018, post 30 .....	69	Tabell 4.15	Utvikling i indikatorene som inngår i mål- og resultatstyrings-systemet for Oslopakke 3 for 2015 og 2016 .....	99
Tabell 4.5	Bompenger stilt til disposisjon for investeringar og totalt innbetalte bompenger .....	74	Tabell 4.16	Foreløpig forslag til fordeling av midler i bymiljøavtalen, inkl. Oslopakke 3 i 2018 .....	101
Tabell 4.6	Statlige bindingar til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2018 .....	77	Tabell 4.17	Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2016 .....	103
Tabell 4.7	Bindingar knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2 ..	78	Tabell 4.18	Foreløpig forslag til fordeling av midler i byvekstavtalen inkl. Bergensprogrammet/Bypakke Bergen i 2018 .....	104
Tabell 4.8	Fylkesfordeling av rentekompensasjon .....	80	Tabell 4.19	Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2016 .....	106
Tabell 4.9	Endringar i infrastrukturstandard med budsjettforslaget for 2018 .....	81	Tabell 4.20	Foreløpig forslag til fordeling av midler i bymiljøavtalen inkl. Miljøpakke Trondheim i 2018 ...	107

Tabell 4.21	Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2016 .....	109	Tabell 4.40	Sentrale data på fylkesvegnettet .....	205
Tabell 4.22	Foreløpig forslag til fordeling av midler i byvekstavtalen inkl. Bypakke Nord-Jæren i 2018 .....	110	Tabell 5.1	Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....	209
Tabell 4.23	Jernbaneverket – mål og resultater 2016 .....	144	Tabell 6.1	Løyvingar til kollektivtransport ..	223
Tabell 4.24	Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2016 .....	145	Tabell 6.2	Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner	237
Tabell 4.25	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....	152	Tabell 6.3	Legemeldt sjukefråvær i prosent	237
Tabell 4.26	Pågående store jernbane-prosjekter .....	153	Tabell 6.4	Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	238
Tabell 4.27	Jernbanedirektoratet – mål 2018–2023 .....	154	Tabell 6.5	Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	239
Tabell 4.28	Fordeling av utgifter på post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold .....	158	Tabell 6.6	Jernbaneverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	240
Tabell 4.29	Brukeravgifter for Gardermobanen .....	158	Tabell 6.7	Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	241
Tabell 4.30	Jernbaneinvesteringer i 2018 – planlegging og utbygging .....	162	Tabell 6.8	Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	242
Tabell 4.31	Planlegging av jernbaneinvesteringer i 2018 .....	164	Tabell 6.9	Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	243
Tabell 4.32	Utbygging av jernbaneinvesteringer i 2018 .....	168	Tabell 6.10	Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	244
Tabell 4.33	Tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger .....	180	Tabell 6.11	Statens havarikommisjon for transport – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	245
Tabell 4.34	Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral .....	180			
Tabell 4.35	Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen .....	180			
Tabell 4.36	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....	184			
Tabell 4.37	Dekningsgrad etter type nett pr. første halvår 2017 .....	194			
Tabell 4.38	Statlig kjøp fra Posten .....	199			
Tabell 4.39	Fylkeskommunenes utgifter i 2016 innen samferdselsformål ..	204			

## Figuroversikt

Figur 4.1	Passasjerutvikling ved norske lufthavner 2006–2016 .....	39	Figur 4.6	Utvikling i punktlighet for person- og godstog .....	147
Figur 4.2	Utvikling i antall flybevegelser ved norske lufthavner 2006–2016 .....	40	Figur 4.7	Punktlighet og kundetilfredshet ..	148
Figur 4.3	Utvikling i antall drepte i vegtrafikken 1970–2016 .....	55	Figur 5.1	Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2016 og målkurve fram til 2030 .....	213
Figur 4.4	Persontrafikk med tog .....	145	Figur 6.1	Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar) .....	223
Figur 4.5	Godstrafikk med tog .....	146			



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2018**

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 22. september 2017,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*





*Del I*  
*Innleiing og oversikt*



# 1 Mål og hovudprioriteringar

## 1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Det overordna og langsiktige målet i transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Fornyng og forbedring av transportinfrastrukturen i landet er ei prioritert oppgåve for regjeringa.

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 transportløyningar. Nasjonal transportplan 2018–2029 svarar på utfordringane og den helt nødvendige omstillinga landet står overfor. Reduserte transportkostnader betrar konkurransevna for næringslivet og legg til rette for ein velfungerande arbeidsmarknad over heile landet. Hovudprioriteringane i regjeringas budsjettforslag for

Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i hovudmåla i Nasjonal transportplan:

- betre framkome for personer og gods i heile landet
- redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
- redusere klimagassutsleppa i tråd med ein omstilling mot eit lågutsleppssamfunn 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 i statleg ramme blir på 77,7 mrd. kr, som er 37 pst. høgare enn saldert budsjett for 2017. Det inneber eit svært høgt løyvningsnivå til samferdselssektoren.

Tabell 1.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

	Saldert budsjett 2017	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018	Oppfølging NTP etter eitt år i pst.
Vegformål	35 922,4	40 361,4	37 732,6	15,6
Jernbaneformål	18 763,2	24 442,3	19 488,6	13,3
Kystformål	1 417,5	2 018,2	1 415,7	11,7
Særskilde transporttiltak	1 852,4	2 920,0	2 166,4	12,4
Nye NTP-tiltak	-	473,9	125,0	4,4
Sum	57 955,5	70 215,8	60 928,3	14,5

Regjeringa sitt forslag til løyving til NTP-formål inneber ei oppfølging på 14,5 pst. av den økonomiske planramma i første seksårsperiode av planen. Med ei gradvis innfasing vil det vere normalt å liggje under gjennomsnittet (ein sjettedel eller 16,7 pst. av planramma) det første året. I Nasjonal transportplan 2018–2029 tok regjeringa sikte på at

ressursane til transportinfrastruktur i planen gradvis skal fasast inn, og at ressursbruken i dei enkelte budsjettår vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og norsk økonomi for øvrig.

Regjeringa vil leggje til rette for eit moderne transportnett i Noreg med riks- og fylkesvegar,

jernbane og anna kollektivtransport, og infrastruktur for luft- og sjøtransport som tek omsyn til framkome, transporttryggleik og miljø. Regjeringa si satsing på digital infrastruktur og ny teknologi vil gi betre moglegheiter til å nå måla for transportpolitikken. Regjeringa foreslår å etablere Pilot-T, ei tilskotsordning som skal bidra til at nye løysingar raskare blir tekne i bruk innan transportsektoren og leggje grunnlag for at norske aktørar kan vere med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløysingar for sektoren. Regjeringa vil stimulere til lokal innovasjon og utvikling gjennom konkurransen «Smartare transport i Noreg».

Næringsliv og samfunnskritiske funksjonar blir stadig meir avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-system for å fungere godt til dagleg og ved større hendingar. Dei kommersielle ekomtilbydarane investerer mykje i meir robuste nett og tryggleik, og norske nett held bra kvalitet. Regjeringa foreslår to nye satsingar for auka tryggleik og robustheit. Det er ei løyving til ein pilot for alternativt kjernenett og ei løyving som skal leggje til rette for fiberkablar til utlandet.

Elektronisk kommunikasjon og internett er ein viktig innsatsfaktor i næringslivet, forvaltninga og ikkje minst i kvardagen for folk flest. Løysingar i ekomsektoren vil påverke korleis helsevesen, utdanning og arbeidsdag blir organisert i framtida. Regjeringa har foreslått nye og einsarta reglar for leidningar under offentlege vegar som vil gjere bygging av breiband med høge hastigheiter langt billegare.

Eit oljevern- og miljøsender i Lofoten og Vesteraalen blir etablert som eit nasjonalt kompetansesenter for arbeidet med oljevern og marin forsøpling.

Større effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsemd er eit mål for regjeringa. I tillegg til auka løyvingar til ny infrastruktur og til å redusere vedlikehaldsetterslepet på eksisterande infra-

struktur, har regjeringa gjennomført viktige tiltak for å utnytte ressursane i sektoren betre. Nye Veier AS er etablert for å medverke til meir effektiv vegutbygging. Regjeringa gjennomfører jernbanereforma. Føremålet med denne reforma er ein betre styringsstruktur, ei meir forretningsmessig organisasjonsform, betre kundeorientering og tydelegare mål. Dette vil betre utnytte dei store investeringane i jernbaneinfrastruktur dei seinare åra.

Innkrevjing av bompengar kan bli meir effektiv. Arbeidet med bompengereforma held fram, m.a. har fylkeskommunane snart etablert dei regionale bompengeselskapa, og takst- og rabattsystemet blir lagt om i 50 bompengeprojekt. Regjeringa har eit mål om å redusere bompengebelastinga for bilistane, og løyvinga for å redusere takstane utanfor byområda blir foreslått vidareført.

Regjeringa vil leggje til rette for at meir av godstransporten skal gå på sjøen. Under Kystverket blir den treårige forsøksordninga med tilskot til overføring av gods frå veg til sjø vidareført.

Folketalet i byområda aukar og er venta å vekse kraftig i åra som kjem. Dette får konsekvensar for samferdselspolitikken. Regjeringa vil gjennomføre ei kraftig satsing på bygging av infrastruktur i og rundt dei største byane. Vidare vil regjeringa leggje betre til rette for at fleire kan reise kollektivt, sykle og gå. Staten har no inngått bymiljøavtalar eller byvekstavtalar med alle dei fire største byområda. For dei fem andre, store byområda vil innføring av byvekstavtalar skje på bakgrunn av erfaringane frå inngåing av avtalane med dei fire største byområda. Det kan bli aktuelt å starte forhandlingar med desse byområda i 2018.

Postlova legg til rette for at brukarar over heile landet skal få tilgang til gode og framtidsette posttenester og eit likeverdig tilbod av leveringspliktige tenester til overkommeleg pris.

## 1.2 Hovudprioriteringane i budsjettet for 2018

### Utgifter fordelt på programkategori

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
21.10	Administrasjon m.m	561 538	567 324	569 100	0,3
21.20	Luftfartsformål	1 055 445	1 094 627	1 052 400	-3,9
21.30	Vegformål	30 477 121	33 299 544	35 859 400	7,7
21.40	Særskilte transporttiltak	32 283 886	3 091 100	3 553 500	15,0
21.50	Jernbaneformål	23 120 415	29 877 086	23 064 900	-22,8
21.60	Kystforvaltning	2 705 189	2 588 332	2 626 100	1,5
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>90 203 594</i>	<i>70 518 013</i>	<i>66 725 400</i>	<i>-5,4</i>
22.10	Post og telekommunikasjoner	777 000	701 000	725 500	3,5
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>777 000</i>	<i>701 000</i>	<i>725 500</i>	<i>3,5</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>90 980 594</i>	<i>71 219 013</i>	<i>67 450 900</i>	<i>-5,3</i>
	<i>Sum ekskl. 90-poster og mva. jernbane</i>		<i>63 312 713</i>	<i>67 450 900</i>	<i>6,5</i>

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- tilskot til Nye Veier AS
- oppstart av OPS-prosjekt på veg
- tiltak i storbyområda
- vidareføre nytt signalsystem på jernbane (ERTMS) og planlegging av InterCity, m.a. Ringeriksbanen
- teletryggleik og -beredskap.
- transportteknologi.

Regjeringa foreslår å løyve 67,5 mrd. kr til Samferdselsdepartementet. Dette er ein auke på 4,1 mrd. kr eller 6,5 pst. frå saldert budsjett 2017, dersom lånetransaksjonar og meirverdiavgift på kjøp av tenester frå Bane NOR blir haldne utanom.

Til føremål i Nasjonal transportplan 2018–2029 er det foreslått 60,9 mrd. kr, ein auke på 3 mrd. kr eller 5,1 pst. frå saldert budsjett 2017 målt i 2018-kr. Regjeringa foreslår å auke tilskotet til Nye Veier AS, men òg til andre område som OPS-prosjekt på veg, statleg tilskot til viktige kollektivprosjekt i dei største byane, planlegging av indre InterCity og utrulling av signal- og sikringssystemet ERTMS på jernbane. Nye ordningar i Nasjonal transportplan 2018–2029 som regjeringa foreslår å prioritera, er teknologistimulerande til-

tak som konkurransen «Smartare transport i Noreg», Pilot-T og innan teletryggleik og -beredskap tilskot til alternativt kjernenett og leggje til rette for fiberkablar til utlandet. For meir om Nasjonal transportplan sjå del III, pkt. 5.

Vegformål er området med den største auken i 2018. Det er foreslått å løyve om lag 35,9 mrd. kr, ein auke på om lag 2,6 mrd. kr eller 7,7 pst. frå saldert budsjett 2017. Det er foreslått å løyve 2,2 mrd. kr til Nye Veier AS, i tråd med regjeringas ambisjon om årleg tilskot til selskapet frå og med 2018 på nær 5,3 mrd. kr. Med budsjettforslaget blir vedlikehaldsetterslepet samla redusert med om lag 1,3 mrd. kr. Oppgradering av tunnelar krev store beløp og er prioritert. Nivået til vegdekke vil bli om lag som i 2017.

For å vurdere nivået på riksveginvesteringane må ein sjå løyvingane til Nye Veier AS og Statens vegvesen i samanheng. Samla er det foreslått å løyve 20,6 mrd. kr til riksveginvesteringar, ein auke på 1,5 mrd. kr eller 7,9 pst. frå saldert budsjett 2017. I tillegg er det til det nye OPS-prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark foreslått å løyve 510 mill. kr. Det er lagt opp til førebuande arbeid og mogleg oppstart av dei to riksvegprosjekta E16 Egge-moen–Jevnaker–Olum i Oppland/Buskerud og

E6 Kappskarmo–Brattås–Lien i Nordland og skredsikringsprosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark. Nye Veier AS har avtalt utbyggingsaktivitet i 2018 på prosjekta E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder, E18 Rugtvedt–Dørdal og Kjørholt- og Bamble tunnelene i Telemark, E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Vest-Agder.

Det er foreslått om lag 2,5 mrd. kr til tiltak i storbyområda, ein auke på 23 pst. frå saldert budsjett 2017. Satsing på tiltak i storbyområda er ein sentral del av Nasjonal transportplan 2018–2029 for å nå målet om nullvekst i persontransporten med bil og stimulere til meir bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Midlane vil nyttast til belønningssordninga for betre kollektivtransport mv., og tiltak langs riksvegane, belønningssmidlar og tilskot til store kollektivprosjekt i bymiljøavtalar og byvekstavtalar.

Implementeringa av jernbanereforma held fram. Det er foreslått 23,1 mrd. kr til jernbaneformål. På grunn av tekniske forhold knytt til reform, kan budsjettet 2018 ikkje samanliknast direkte med saldert budsjett 2017. Korrigert inneber budsjettforslaget for Jernbanedirektoratet ein auke på 1,2 mrd. kr eller 5,7 pst. frå saldert budsjett 2017. Det er sett av 1,9 mrd. kr til vidare planlegging av InterCity, og 925 mill. kr til å vidareføre ERTMS. Det er vidare lagt opp til førebunde arbeid og ev. oppstart av InterCity-prosjekta Venjar–Eidsvoll–Langset på Dovrebanen og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. Kjøp av persontransport er foreslått auka for m.a. å fase inn 14 nye togsett på Gjøvikbanen og Vossebanen. Vedlikehaldet på jernbanen blir oppretthalde på eit høgt nivå.

Innanfor kystformål held arbeidet med å redusere vedlikehaldsetterslepet fram. Effektiviseringstiltak og konkurranseutsetjing av tilbringartenesta gjer at inntektene frå losavgiften blir foreslått sett ned med 22,2 mill. kr frå 2017. Det er foreslått ei løyving til å prosjektere nytt hovudbygg på Jan Mayen. Vidare er det foreslått å løyve 27,3 mill. kr til eit oljevern- og miljøseier i Lofoten og Vesterålen.

Regjeringa foreslår å styrkje satsinga på teletryggleik- og beredskap m.a. ved å setje av 40 mill. kr til ein pilot for alternativt kjernenett og 40 mill. kr til å leggje til rette for nye utanlandskablar.

For å stimulere til ny transportteknologi er det foreslått midlar til m.a. konkurransen Smartare transport i Norge og til tilskotsordninga Pilot-T.

Regjeringa foreslår avgiftsendringar som får betydning for ordningar med statleg kjøp under Samferdselsdepartementet. Dette gjeld forslaget om å

opphøve reduserte satsar og fritak for ikkje-kvoteplichtige sektorar i CO<sub>2</sub>-avgiften, og forslaget om å auke den låge satsen på meirverdiavgift frå 10 pst. til 12 pst., jf. Finansdepartementets Prop. 1 LS (2017–2018) *Skatter, avgifter og toll 2018*. I budsjettforslaget er det lagt opp til kompensasjon i følgje inngåtte offentlege avtalar om kjøp av persontrafikktenester som tog-, fly- og ferjeruter. Det er vidare foreslått å innføre på nytt differensiert arbeidsgivaravgift frå 1. januar 2018, jf. Prop. 1 S (2017–2018), og at tilhøyrande kompensasjonsordningar blir fjerna, noko som gjer at kjøp av persontrafikktenester med fly og ferjer er redusert. Det er lagt opp til at allereie planlagde investeringsprosjekt blir gjennomført.

Forslag til løyvingar på utgiftssida i 2018 innfor dei ulike programkategoriane er kort omtalte under, jf. elles omtale i del II.

#### *Administrasjon, forskning og utvikling*

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 569,1 mill. kr. Forslaget på kap. 1300 utgjer til saman 385,8 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål, samferdselsberedskap, Redningsselskapet og Telemuseet.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiingar, der det samla er foreslått å løyve 183,3 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. I løyvinga til samferdselsforskning er det sett av 30 mill. kr til tilskotsordninga Pilot-T.

#### *Luftfartsformål*

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 1 052,4 mill. kr.

Det er foreslått med 725,7 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordninga med driftstilskot til ikkje-statlege flyplassar er det foreslått 30,1 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 222,3 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 74,3 mill. kr.

#### *Vegformål*

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve nærmare 35,9 mrd. kr.

Det er foreslått med 30,6 mrd. kr til Statens vegvesen og 5,3 mrd. kr til Nye Veier AS.

Det er foreslått om lag 12 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksveggar og trafikant- og køyretøytilsyn. På post 30 Riksveginvesteringar er det fore-

slått å løyve om lag 14,2 mrd. kr. I tillegg kjem investeringsmidlar til skredsikring og til prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, som er førte på egne postar. Til saman utgjer dette 15,1 mrd. kr til investeringar på riksvegane over Statens vegvesen sitt budsjett. I tillegg kjem løyvinga til Nye Veier AS.

Dei statlege midlane til store vegprosjekt vil i hovudsak bli brukt til å følgje opp vedtekne riksvegprosjekt. Det er i 2018 òg lagt opp til førebuande arbeid og mogleg anleggsstart på prosjektet E6 Kapskarmo–Brattås–Lien i Nordland. I tillegg er det sett av midlar til førebuande arbeid på prosjektet E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta i Akershus og på OPS-prosjektet rv 555 Sotrasambandet i Hordaland.

Det er lagt til grunn statlege midlar til førebuande arbeid og mogleg anleggsstart på prosjektet E16 Eggemoen–Olum i Oppland/Buskerud, med atterhald om at Stortinget sluttar seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Desse prosjekta med kostnad over 100 mill. kr er venta opna for trafikk i 2018:

- Rv 110 Ørebekk–Simo i Østfold
- Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark
- Rv 36 Slåttekås–Årnes i Telemark
- Rv 509 Sømmevågen–Sola skole i Rogaland
- Rv 13 Deildo i Hordaland
- E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal
- E6 Jaktøya–Sentervegen i Sør-Trøndelag
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland
- E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms
- E6 Sørkjosfjellet i Troms
- E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark.

Den samla løyvinga til fornyingstiltak er om lag 2,3 mrd. kr. Med dette forslaget vil det samla ettersepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med om lag 1,3 mrd. kr i 2018.

Skredsikring er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve 638,2 mill. kr til skredsikring på riksvegar og 758,7 mill. kr på fylkesvegar. I 2018 er det sett av midlar til førebuande arbeid og ev. anleggstart på skredsikringsprosjektet E6 Skarvberg tunnelen i Finnmark. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til saka på eigna måte.

På Statens vegvesens budsjett er det foreslått 300 mill. kr til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak i byområde med bymiljøavtalar og byvekstavtalar. Vidare er det foreslått 226,2 mill. kr til tiltak for gåande og syklende på riksvegnettet utanfor desse områda og 76,4 mill. kr til tilskotsordninga til gang- og sykkelveger på det kommunale og fyl-

keskommunale vegnettet. Til trafikktryggleikstiltak er det foreslått 505,5 mill. kr.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 1 235 mill. kr.

Det blir foreslått å løyve nærmare 5,3 mrd. kr til Nye Veier AS. I 2018 er det avtalt utbyggingsaktivitet på desse prosjekta:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder
- E18 Rugtvedt–Dørdal og Kjørholt- og Bamble-tunnelane i Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark
- E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Vest-Agder.

Vidare blir det foreslått å ta prosjektet E6 Skjerdingsstad–Melhus S i Sør-Trøndelag inn i porteføljen til Nye Veier AS.

Det er foreslått å løyve 19,1 mill. kr til Vegtilsynet.

#### *Særskilde transporttiltak*

Det er foreslått eit samla budsjett på 3 553,5 mill. kr til særskilde transporttiltak.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er det foreslått å løyve 631,5 mill. kr. Det er vidare foreslått å løyve 750 mill. kr i belønningsmidlar og 785 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt i bymiljøavtalar og byvekstavtalar.

Midlane til store kollektivprosjekt er fordelte slik:

- 185 mill. kr til MetroBussen i Trondheim
- 300 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 300 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Fornebubanen i Oslo og Akershus er òg omfatta av tilskotsordninga, men der er løyvingar frå tidlegare år enno ikkje nytta.

Det er foreslått å løyve 516,4 mill. kr til tilskot for reduserte bompengetakstar utanfor byområda.

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 90,4 mill. kr. Det er foreslått 15 mill. kr til konkurransen *Smartare transport i Noreg*, medan det er sett av 50,5 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering, m.a. til å vidareutvikle infrastruktur for å hente inn informasjon om billettprodukt og –prisar. Vidare er det foreslått 13,9 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS som blir finansiert med gebyr.

For å vidareføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten AS for sjøtrans-

porttjenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått å løyve 700,8 mill. kr. Avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner på strekninga.

Innskota i infrastrukturfondet i 2013–2016 på i alt 100 mrd. kr gir ei avkastning på 2 053 mill. kr i 2018. Avkastninga er foreslått fordelt som i 2017, med:

- 479 mill. kr til fornying av riksvegnettet
- 863 mill. kr til Nye Veier AS
- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet
- 248 mill. kr til drift og vedlikehald av jernbanenettet
- 87 mill. kr til kystformål
- 71 mill. kr for å finansiere reduksjon av sektoravgifter for Kystverket.

#### *Jernbaneformål*

Det er foreslått å løyve 23 mrd. kr til jernbaneformål. Utgifter i 2017 til meirverdiavgift, einongsutgifter til omstilling og eigenkapital er ikkje vidareført i budsjettet for 2018. Sett bort frå desse endringane, er budsjettforslaget for 2018 om lag 1,25 mrd. kr høgare enn saldert budsjett 2017.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve om lag 3,5 mrd. kr.

Det er foreslått å løyve 7,8 mrd. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Løyvinga omfattar vidareføring av ERTMS-prosjektet, der det er foreslått å setje av 925 mill. kr for å sikre rasjonell framdrift.

Til planlegging av ny jernbaneinfrastruktur er det foreslått å løyve 2,1 mrd. kr. Det er sett av 1,9 mrd. kr til å vidareføre planlegginga av InterCity-utbygginga, m.a. Ringeriksbanen.

Det er foreslått å løyve 8,9 mrd. kr til investeringar i jernbaneinfrastruktur. Forslaget gir rasjonell gjennomføring av dei store investeringsprosjekta og utbygging av ein rekke mindre programområdetiltak.

I 2018 blir utbygginga av desse store prosjekta vidareført:

- nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen)
- dobbeltspor Langset–Kleverud (Dovrebanen)
- dobbeltspor på Vestfoldbanen (strekningane Holm–Holmestrand–Nykirke og Farriseidet–Porsgrunn)
- moderniseringa av Vossebanen (Arna–Fløyen).

Det er foreslått å setje av midlar til mogleg oppstart på IC-prosjekta Venjar–Eidsvoll–Langset på Dovrebanen, og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. Samferdselsdepartementet vil komme

tilbake til Stortinget med kostnadsrammer for desse prosjekta før oppstart.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 92,2 mill. kr. I løyvinga inngår tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar.

#### *Kystforvaltning*

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

Det er foreslått 1,7 mrd. kr til Kystverkets driftsutgifter. Her inngår, i tillegg til drift av Kystverket, m.a. navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikk-sentralar, transportplanlegging, losordninga, beredskap mot akutt forureining og tilskot til kystkultur.

Det er foreslått å løyve 18,1 mill. kr til spesielle driftsutgifter. Løyvinga dekkjer utgifter til setje i verk tiltak mot akutt forureining og redusere faren for akutt forureining.

Det er foreslått 415,4 mill. kr til nyanlegg og større vedlikehald. Midlane er fordelte med 243,6 mill. kr til utbetringar av farleier og 117,9 mill. kr til fiskerihamneprosjekt. I tillegg er det foreslått å setje av 54 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 260,3 mill. kr. Innanfor løyvinga er det sett av 85,2 mill. kr til å byggje eit femte multifunksjonsfartøy til Kystverket. Vidare er det foreslått 30 mill. kr til å utvide tenesteområdet til sjøtrafikk-sentralane på Vestlandet.

Det er foreslått 31,1 mill. kr i tilskot til fiskerihamneanlegg. Vidare er det foreslått 10,6 mill. kr i tilskot til harnesamarbeid og 75,2 mill. kr til forsøksordninga med tilskot til overføring av gods frå veg til sjø.

Til drift av Samfunnet Jan Mayen er det foreslått å løyve 47,2 mill. kr. Det er foreslått 5 mill. kr til å prosjektere nytt hovudbygg på Jan Mayen.

Det er foreslått å løyve 27,3 mill. kr til etablering av eit oljevern- og miljøseier i Lofoten og Vesterålen.

#### *Post og telekommunikasjonar*

Til post og telekommunikasjonar samla er det foreslått å løyve 725,5 mill. kr. Det er foreslått å løyve 261,7 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Forslaget omfattar 165 mill. kr til Posten Norge AS og 96,7 mill. kr til distribusjon av avisar i abonnement på laurdagar på stader utan ordnært avisbodnett.

Til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit er det foreslått å løyve 463,8 mill. kr. Av dette er 197,3 mill. kr driftsutgifter. Det er foreslått å løyve



183,3 mill. kr i tilskot til teletryggleik og -beredskap. Innanfor dette forslaget er 40 mill. kr sett av til pilot for alternativt kjernenett og 40 mill. kr til å leggje til rette for fiberkablar til utlandet.

For å auke kapasiteten og betre dekninga i geografiske område der det ikkje er kommersielt grunnlag for investeringar er det foreslått å løyve 69,7 mill. kr i tilskot til utbygging av breiband.

## 2 Oversikt over budsjettforslaget mv.

### 2.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

Tabellene under viser løyvingane som blir fore-  
slått til samferdselsområdet fordelt på utgifts- og  
inntektskapittel.

#### Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	403 667	408 506	385 800	-5,6
1301	Forskning og utvikling mv.	157 871	158 818	183 300	15,4
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>561 538</i>	<i>567 324</i>	<i>569 100</i>	<i>0,3</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	761 189	765 400	725 700	-5,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	29 097	37 500	30 100	-19,7
1313	Luftfartstilsynet	193 450	219 818	222 300	1,1
1314	Statens havarikommisjon for transport	71 709	71 909	74 300	3,3
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 055 445</i>	<i>1 094 627</i>	<i>1 052 400</i>	<i>-3,9</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	29 202 121	30 203 594	30 561 500	1,2
1321	Nye Veier AS	1 275 000	3 075 200	5 278 800	71,7
1323	Vegtilsynet		20 750	19 100	-8,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>30 477 121</i>	<i>33 299 544</i>	<i>35 859 400</i>	<i>7,7</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	2 283 886	3 091 100	3 553 500	15,0
1331	Infrastrukturfond	30 000 000			
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>32 283 886</i>	<i>3 091 100</i>	<i>3 553 500</i>	<i>15,0</i>

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	19 735 305			
1351	Persontransport med tog	3 175 137			
1352	Jernbanedirektoratet	28 648	19 719 821	22 972 700	16,5
1354	Statens jernbanetilsyn	79 862	91 265	92 200	1,0
1356	Bane NOR SF	98 810	10 066 000		-100,0
1357	Togvedlikeholdsselskap	763			
1358	Togmateriellselskap	935			
1359	Salgs- og billetteringsselskap	955			
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>23 120 415</i>	<i>29 877 086</i>	<i>23 064 900</i>	<i>-22,8</i>
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket	2 654 574	2 541 117	2 546 100	0,2
1361	Samfunnet Jan Mayen	50 615	47 215	52 700	11,6
1362	Oljevern- og miljøsentere i Lofoten og Vesterålen			27 300	
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>2 705 189</i>	<i>2 588 332</i>	<i>2 626 100</i>	<i>1,5</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>90 203 594</i>	<i>70 518 013</i>	<i>66 725 400</i>	<i>-5,4</i>
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	403 000	272 200	261 700	-3,9
1380	Nasjonale kommunikasjonsmyndighet	374 000	428 800	463 800	8,2
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>777 000</i>	<i>701 000</i>	<i>725 500</i>	<i>3,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>777 000</i>	<i>701 000</i>	<i>725 500</i>	<i>3,5</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>90 980 594</i>	<i>71 219 013</i>	<i>67 450 900</i>	<i>-5,3</i>

**Inntekter fordelt på kapitler**

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	3 110	2 592	2 600	0,3
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	745 906	986 000	977 800	-0,8
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>749 016</i>	<i>988 592</i>	<i>980 400</i>	<i>-0,8</i>
	Luftfartsformål				
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	127 575	136 812	138 400	1,2
5619	Renter av lån til Avinor AS	71 251	50 300	39 400	-21,7
5622	Aksjer i Avinor AS	500 000	550 000	232 000	-57,8
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 143 196</i>	<i>1 181 512</i>	<i>854 200</i>	<i>-27,7</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	869 180	717 228	740 600	3,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	45 000	190 000	75 000	-60,5
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	43 887	20 000	4 000	-80,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>958 067</i>	<i>927 228</i>	<i>819 600</i>	<i>-11,6</i>
	Særskilte transporttiltak				
4330	Særskilte transporttiltak			13 900	
4331	Infrastrukturfond	1 577 129	2 053 000	2 053 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>1 577 129</i>	<i>2 053 000</i>	<i>2 066 900</i>	<i>0,7</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	721 986			
4352	Jernbanedirektoratet		31 000	95 800	209,0
4354	Statens jernbanetilsyn	13 728	13 959	14 300	2,4
4356	Bane NOR SF		3 500 000		-100,0
5611	Aksjer i NSB AS	595 000		150 000	
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>1 330 714</i>	<i>3 544 959</i>	<i>260 100</i>	<i>-92,7</i>
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket	12 791	11 700	12 000	2,6
4361	Samfunnet Jan Mayen	7 579	5 700	5 900	3,5
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>20 370</i>	<i>17 400</i>	<i>17 900</i>	<i>2,9</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>5 778 492</i>	<i>8 712 691</i>	<i>4 999 100</i>	<i>-42,6</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4370	Posttjenester	160 900			
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	185 987	600	600	0,0
5618	Aksjer i Posten Norge AS		120 000		-100,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>346 887</i>	<i>120 600</i>	<i>600</i>	<i>-99,5</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>346 887</i>	<i>120 600</i>	<i>600</i>	<i>-99,5</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>6 125 379</i>	<i>8 833 291</i>	<i>4 999 700</i>	<i>-43,4</i>

## 2.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

Oversikten under viser dei postane utanom post-gruppe 30–49 som i 2017 har stikkordet «kan overførast».

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2017	Forslag 2018
1301	50	Samferdselsforsking	0	167 300
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	50 185	725 700
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	0	30 091
1320	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	0	11 982 800
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	3 478	989 300
1320	62	Skredsikring fylkesvegar	9 818	758 700
1320	63	Tilskot til gang- og sykkelvegar	144 417	76 400
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	138 643	1 234 800
1330	60	Tilskot til utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	22 929	90 400
1330	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	0	631 500
1330	63	Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt	215 000	785 000
1330	64	Belønningsmidlar til bymiljøavtalar		750 000
1352	21	Spesielle driftsutgifter – planar og utgreiingar		203 700
1352	70	Kjøp av persontransport med tog <sup>1</sup>	75 832	3 484 100
1352	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald <sup>2</sup>	33 742	7 792 700
1352	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringar		2 137 800
1352	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar <sup>3</sup>	212 289	8 896 200
1352	75	Tilskot til kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift <sup>4</sup>	48 817	0
1360	21	Spesielle driftsutgifter	21 032	18 100
1360	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	52 610	31 100
1360	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø		75 200
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	27 420	183 000
1380	71	Tilskot til breibandsutbygging	0	69 700

<sup>1</sup> Tidlegare kap. 1351, post 71. Overføringa frå 2016 er frå kap. 1351, post 70.

<sup>2</sup> Overføring frå 2016 er frå kap. 1350, post 25.

<sup>3</sup> Overføring frå 2016 er frå kap. 1350, post 31.

<sup>4</sup> Overføring frå 2016 er frå kap. 1350, post 34.

### 2.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2017

Oversiktene under viser endringene i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2017 for utgifter og inntekter.

#### Endring i utgifter fordelt på kapittel

							(i 1000 kr)
Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2017	Endring	Revidert budsjett	
1300	01	129	401	187 379	320	187 699	
1300	21	129	401	12 727	-2 200	10 527	
1300	71		401	60 900	1 500	62 400	
1300	74	129	401	83 500	10 000	93 500	
1320	23	129	401	11 477 894	-10 000	11 467 894	
1320	30	129	401	14 321 800	-7 400	14 314 400	
1320	36		401	478 100	-50 000	428 100	
1321	71	129	401	0	6 632	6 632	
1352	73		401	2 467 300	10 000	2 477 300	
1360	01	129	401	1 706 272	10 700	1 716 972	
1360	30	129	401	408 800	18 000	426 800	
1370	70	129	401	272 200	1 500	273 700	
1380	70	129	401	80 200	76 500	156 700	

#### Endring i inntekter fordelt på kapittel

							(i 1000 kr)
Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2017	Endring	Revidert budsjett	
5577	74	129	401	789 800	-6 100	783 700	
5618	85	129	401	120 000	-120 000	0	

### 3 Oppmodingsvedtak

Tabell 3.1 gir ei oversikt over dei oppmodingsvedtaka som Stortinget har vedteke for sesjonen 2016–2017 som gjeld Samferdselsdepartementet, og vedtak frå sesjonane 2015–2016 og 2014–2015

som Stortinget ikkje har kvittert ut. Departementet gjer greie for oppfølginga av vedtaka i del III, pkt. 6.5.

Tabell 3.1 Oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord
2016–2017	80	Sending av biologiske preparat, medisinar, avisar og førehandsstemmer
2016–2017	81	Krav i vedtektene om nynorsk for Posten Norge AS
2016–2017	82	Utleveringsdagar for postmottakarar
2016–2017	108, pkt. 2c	Betaling av bompengar, ferjer og parkering for nullutsleppskøyretøy
2016–2017	108, pkt. 9	Satellittbasert vegprising for tungtransport
2016–2017	108, pkt. 16	Handlingsplan for fossilfrie bygg- og anleggsplassar i transportsektoren
2016–2017	108, pkt. 20	Landstraum ved hamner der Hurigruten legg til
2016–2017	108, pkt. 38	Plan for to timars grunnrute på fjerntogstrekningar
2016–2017	108, pkt. 39	Tiltak for timestog Oslo–Gjøvik
2016–2017	108, pkt. 40	Krav i bymiljøavtalene til fossilfri kollektivtrafikk
2016–2017	108, pkt. 41	Kompensasjon for kjørevegavgift på jernbane for godstransportørar
2016–2017	108, pkt. 50	Nullutsleppsteknologi ved nye ferjeanbod
2016–2017	108, pkt. 52	Elektrifisering av strekninga Trondheim–Stjørdal
2016–2017	108, pkt. 53	E39 Betna–Stormyra
2016–2017	444	Prøveordning med køyretøy med vekt opp til 74 tonn
2016–2017	501	Nye verkemiddel for betre trafikktryggleik
2016–2017	503	Innføring av alkoholås
2016–2017	504	Trafikantretta trafikktryggleiksarbeid
2016–2017	506	Revidere STRAKS-registeret
2016–2017	547	Taubanar
2016–2017	838	Regional vegadministrasjon
2016–2017	839	Regelverket for løyve og behovsprøving for persontransport
2016–2017	957	Låg- eller nullutsleppsteknologi i ferjer og rutebåtar
2016–2017	973	Gjennomføring av delstrekningane i E6 Helgeland nord

Tabell 3.1 Oppmodningsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord
2016–2017	978	Samferdselspakke Kristiansandsregionen – bompengebelasting for næringstransport
2016–2017	984	E 39 Kristiansand vest–Lyngdal – bompengebelasting for næringstransport
2016–2017	985	E 39 Kristiansand vest–Lyngdal – behov for bomstasjon på gamal veg
2016–2017	1106	Statleg, nasjonal TT-ordning
2015–2016	636	Fiberkablar til utlandet
2014–2015	582	Alkolås



*Del II*  
*Nærmere omtale av bevilgningsforslagene*



## 4 Nærmere om budsjettforslaget

### 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 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1300	Samferdselsdepartementet	403 667	408 506	385 782	-5,6
1301	Forskning og utvikling mv.	157 871	158 818	183 258	15,4
	Sum kategori 21.10	561 538	567 324	569 040	0,3

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4300	Samferdselsdepartementet	3 110	2 592	2 649	2,2
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	745 906	986 000	977 764	-0,8
	Sum kategori 21.10	749 016	988 592	980 413	-0,8

Bevilgningene under programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner, samt tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap, Redningsselskapet og Telemuseet. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innen forskning og utvikling mv. Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet er også plassert under programkategori 21.10.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 569 mill. kr i utgifter og 980,4 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 190,4 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 45,2 mill. kr til kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 57 mill. kr. Videre foreslås 3,1 mill. kr til samferdselsberedskap, 83,5 mill. kr i tilskudd til Redningsselskapet og 6,6 mill. kr til Telemuseet. Bevilgningen til miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen er fra 2018 plassert under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 183,3 mill. kr. Bevilgningen til forskning, som er på 167,3 mill. kr, vil gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon. I denne

bevilgningen inngår også 30 mill. kr til den nye satsingen Pilot-T.

### Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene gitt ved Stortingets behandling av bl.a. Nasjonal transportplan 2018–2029, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) og Innst. 460 S (2016–2017), og i andre proposisjoner og meldinger som Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen 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 personal-, IKT- og kompetanseplan. Utgangspunktet for departementets forskningsinnsats er FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016–2022.

Mål og prioriteringer innen Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikken som utformes og de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og til etatene under departementets ansvarsområde. Rapportering for de ulike sektorene går fram av omtalene for de ulike fagområdene og øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, NSB AS, Nye Veier AS, Norske tog AS, Entur AS, Togvedlikehold AS og Bane NOR SF.

## Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	179 596	187 379	190 413
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	24 973	12 727	
30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	6 844	17 000	
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	41 654	44 000	45 188
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	54 100	60 900	57 000
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000	3 000	3 081
74	Tilskudd til Redningsselskapet	93 500	83 500	83 500
75	Tilskudd til Telemuseet			6 600
	Sum kap. 1300	403 667	408 506	385 782

Ved behandlingen av Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017* og Innst. 401 S (2016–2017) ble kap. 1300, postene 01, 71 og 74 økt med hhv. 0,3, 1,5 og 10 mill. kr, mens post 21 ble redusert med 2,2 mill. kr.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 190,4 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Videre skal den 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.

### Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 45,2 mill. kr.

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

Samferdselsdepartementet er medlem av følgende større internasjonale organisasjoner/EU-programmer:

- Den internasjonale teleunion (ITU)
- Verdenspostforeningen (UPU)

- Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT)
- 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 europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA)
- Det internasjonale transportforum (ITF)
- EU-programmene om forbedring av godstransportssystemets miljøegenskaper (Marco Polo II) og om samvirkeløsninger og felles rammer for europeiske offentlige forvaltninger, foretak og borgere som et middel til å modernisere den offentlige sektor (ISA2).

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

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

ISA2 er et EU-program som skal løpe i perioden 2016–2020, jf. Prop. 75 S (2015–2016) *Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av EU-programmet ISA2 (2016–2020)* og Innst. 302 S (2015–2016). Formålet er å legge til rette for elektronisk samhandling på tvers av landegrenser og sektorer. Det er en videreføring av et mangeårig europeisk samarbeid med dette formålet. Samferdselsdepartementet er ett av flere departementer som finansierer Norges andel.

EU-programmet for mer miljøvennlig gods-transport, Marco Polo, skal bidra til at frakt av gods overføres fra veg til sjø og jernbane, og på denne måten bidra til mer miljøvennlig transport og avlaste et sterkt trafikkert vegnett. Norge har deltatt i programmet siden 2004. Marco Polo II ble avsluttet ved årsskiftet 2013/2014, men videreføres av EU under programmet for det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T, og finansieringsordningen «Connecting Europe Facility». Norge deltar ikke i finansieringsordningen og dermed heller ikke i den nye Marco Polo-ordningen.

Flere norske prosjekter har mottatt støtte under Marco Polo II-programmet. De siste norske prosjektene som mottok støtte, ble avsluttet sommeren 2016. Dette har bidratt til å overføre gods-transport i Norge fra veg til sjø og bane.

Når de øvrige gjenværende prosjektene under Marco Polo avsluttes, vil Norges økonomiske

bidrag til programmet opphøre. Norges kontingent dekkes av Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Kystverket, som alle betaler en tredjedel hver.

### Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 57 mill. kr som tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en reduksjon på 3,9 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2017. Reduksjonen gjelder tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak. Bevilgningen for 2018 foreslås fordelt med 44 mill. kr til Trygg Trafikk, 3,55 mill. kr til Syklistenes Landsforening, 2,5 mill. kr til ITS Norge og 1,5 mill. kr til Norsk elbilforening. Dette er en videreføring av tilskuddene for 2017. Tilskuddet til Transportøkonomisk institutt for revisjon av «Trafikksikkerheshåndboken» foreslås økt med 100 000 kr til 450 000 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 for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal fungere som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter. Organisasjonen er en viktig pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet og arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, og særlig barn og unge. Videre fungerer den som kunnskapsformidler og er et kompetansesenter for trafikkopplæring for barn og unge, bl.a. gjennom å utarbeide læremidler, arrangere kurs og tilby veiledning.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter.

Tilskuddet til Trygg Trafikk i 2016 bidro bl.a. til å styrke ungdomssatsingen, videreutvikle kompetansesenteret og styrke trafikkopplæringen i skolen og i barnehagene, spesielt gjennom relanseringen av Barnas Trafikkklubb. Videre bidro Trygg Trafikk til økt sikkerhet for gående og syklende, samt sikring av barn i bil gjennom ulike aktiviteter og informasjonsarbeid.

Trygg Trafikk vil i 2018 videreføre satsingen på økt sikkerhet for ungdom og myke trafikanter og være tydelig i rollen som pådriver og veileder, særlig overfor kommunesektoren gjennom godkjenningsordningen Trafikksikker kommune. Videre vil Trygg Trafikk styrke rollen som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge, bl.a. gjennom å bidra til trygg sykling på skolevegen. Tilskuddet for 2018 vil utgjøre om lag 51 pst. av Trygg Trafikks inntekter.

Syklistenes Landsforening skal bl.a. arbeide for å bedre trafikksikkerheten for syklistene. Regjeringen vil at flere sykler. For å få flere til å velge sykkel som transportmiddel, må dette oppleves som trygt. Ikke minst gjelder dette i bytrafikk, der mange i dag opplever det som farlig å ferdes på sykkel. Spesielt viktig er det å legge til rette for trygge skoleveger, slik at flere barn og unge kan sykle til skolen. I arbeidet med å bedre trafikksikkerheten for syklistene spiller Syklistenes landsforening en viktig rolle som en uavhengig organisasjon med kompetanse som kan gi faglige innspill til myndighetene. Tilskuddet skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. temaer som trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø.

I arbeidet med trafikksikkerhet retter Syklistenes Landsforening seg mot ulike målgrupper. Foreningen er bl.a. et informasjons- og rådgivnings-senter for syklistene, kommuner, bedrifter og skoler. Mye av foreningens arbeid var i 2016 knyttet til Nasjonal transportplan 2018–2029. Foreningen gjennomførte også kampanjer rettet mot ulike målgrupper, herunder «Synlig syklist», med utdeling av sykkelykter, og «Sykkelens dag». Som senter for informasjon og rådgivning har Syklistenes Landsforening bl.a. tatt opp trafikksikkerhetsaspekter i prosjektene «Sykkelveinlig skole», «Sykkelveinlig arbeidsplass» og «Opp på sykkel». Videre gjennomførte Syklistenes Landsforening Den nasjonale sykkelkonferansen i Tromsø.

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

Tilskuddet til ITS Norge i 2016 bidro til at foreningen kunne spille en aktiv rolle som pådriver for å utvikle intelligente transportsystemer, samt være en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning om spørsmål knyttet til ITS.

ITS Norge vil i 2018 drive kompetanseoppbygging, stimulere til forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Norsk elbilforening representerer Norges stadig økende antall elbilister. Foreningen har som mål å fremme energieffektive, ladbare kjøretøyer som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen jobber for reduserte utslipp fra vegtrafikken, enklere hver-

dag for elbilistene, langsiktige elbilfordeler og flere ladestasjoner. På internasjonalt nivå bidrar foreningen med å spre kunnskap om elbilpolitikk og hvordan en slik politikk kan fremme elbiler i bilmarkedet.

Tilskuddet i 2016 bidro bl.a. til foreningens arbeid som kunnskapsformidler.

I 2018 vil tilskuddet til Norsk elbilforening gå til drift av foreningen og bidra til at den kan fortsette arbeidet som kunnskapsformidler 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 147 trafikksikkerhetstiltak, bl.a. om hvor effektive tiltakene er for å redusere ulykker eller skader ved ulykker. I 2016 ble tilskuddet benyttet til å revidere kapitler og oppgradere webversjonen. For 2018 foreslås tilskuddet økt med 100 000 kr for å kompensere for tilfang av nye trafikksikkerhetstiltak som må inkluderes i håndboken, økte kostnader og økte faglige krav. Oppdatert informasjon om trafikksikkerhetstiltakenes effekter er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet, og målet er 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 2016 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 15 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantrettede tiltak.

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» skal framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Kåringen skjer på bakgrunn av innsendte forslag og skal bidra til å løfte fram forbilder som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2016 tildelt Ski kommune, mens Kvinesdal kommune fikk den i 2017.

## Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3,1 mill. kr som tilskudd til samferdselsberedskap.

Formålet med ordningen er å finansiere ulike aktørers utgifter til arbeid og oppgaver som er viktige for samferdselsberedskap, men som ikke finansieres direkte over statsbudsjettet. Bevilgningen skal dekke utgifter Avinor AS og Posten Norge AS har til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser. Bevilgningen

dekker også Avinors utgifter til kjøp av varslings-tjeneste for vulkansk aske. Videre vil bevilgningen dekke eventuelle utgifter som Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil ha i 2018 for å sikkerhetsklarere personell i samferdselssektoren utover eget ansvarsområde.

### Post 74 Tilskudd til Redningsselskapet

Det foreslås å bevilge 83,5 mill. kr til Redningsselskapet, som er det samme som i saldert budsjett 2017.

Tilskuddet skal bidra til å opprettholde Redningsselskapets innsats innen den aksjonsrettede redningstjenesten og det ulykkesforebyggende arbeidet. Det dekker en del av selskapets driftsutgifter med søk- og redningsberedskap.

Redningsselskapet er en landsdekkende, frivillig, humanitær organisasjon. Det primære formålet er å redde liv og berge verdier på sjøen. Organisasjonen er en viktig beredskapsressurs og utfører søk, rednings- og hjelpetjeneste langs norskekysten og i tilstøtende havområder. Redningsselskapet driver i tillegg med ulykkesforebyggende arbeid og vern av kystmiljøet.

Organisasjonen har i dag en flåte på 54 redningsskøyter. Halvparten er fast bemannet og har 24-timers beredskap hele året. De øvrige redningsskøytene bemannes av om lag 1 300 frivillige. I tillegg har Redningsselskapet fire ambulansébåter som de opererer på vegne av helseforetak i Nordland. Disse båtene er bemannet med 16 personer.

I 2016 reddet Redningsselskapet 45 personer og berget 63 fartøyer fra forlis. Redningsskøytene assisterte til sammen om lag 6 500 fartøyer og 15 000 personer gjennom 7 529 oppdrag. Ambulansebåtene utførte om lag 2 200 oppdrag.

### Post 75 Tilskudd til Telemuseet

Det foreslås å bevilge 6,6 mill. kr. Midlene vil gå til Norsk Teknisk Museum under forutsetning av at Telemuseet og Norsk Teknisk Museum inngår endelig avtale om sammenslåing.

Telemuseet tar vare på museale samlinger og kulturminner som dokumenterer norsk telehistorie fra 1855 og fram til i dag, bl.a. gjenstander, fotografier og bøker. Museet har i dag en utstilling på Norsk Teknisk Museum i Oslo.

Telenor har avviklet sitt bidrag til Telemuseet. Det har vært utredet ulike løsninger for å ta vare på museets samlinger og kompetanse. Vinteren 2016 startet Telemuseet og Norsk Teknisk Museum et arbeid for å undersøke om de to museene kan slås sammen. Etter det Samferdselsdepartementet er kjent med, vil en avtale om sammenslåing inngås i løpet av høsten 2017. Et tilskudd fra staten vil være avgjørende for å gjennomføre sammenslåingen.

Ved å slå sammen Telemuseet og Norsk Teknisk Museum vil bevaring av Telemuseets samlinger sikres, og kompetansen Telemuseet har bygd opp om samlingene og forskningskompetansen, bli tatt vare på.

## Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	3 110	2 592	2 649
	Sum kap. 4300	3 110	2 592	2 649

### Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2018 på 2,6 mill. kr

gjelder 18 pst. av bidraget til Den internasjonale teleunion og 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen, jf. kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag til andre FN-organisasjoner mv.

**Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet**

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
74	Sektoravgifter Kystverket	745 906	789 800	767 569
75	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		196 200	210 195
	Sum kap. 5577	745 906	986 000	977 764

Kapitlet omfatter sektoravgifter for Kystverket og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og er derfor plassert under programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

**Post 74 Sektoravgifter Kystverket**

Det foreslås budsjettert med 767,6 mill. kr, en reduksjon på 22,2 mill. kr fra saldert budsjett 2017. Reduksjonen gjelder i hovedsak effektiviseringstiltak for lostjenesten og full effekt av konkurranseutsetting av tilbringertjenesten for los som medfører en tilsvarende reduksjon av Kystverkets utgifter.

Sektoravgiftene består av inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften. Sikkerhetsavgiften skal dekke driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje.

Losavgiftene skal dekke en andel av kostnadene 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.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

**Post 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet**

Det foreslås budsjettert med 210,2 mill. kr, som er en økning på om lag 14 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2017. Endringen gjelder premiebetaling til Statens pensjonskasse som fra 2018 skal inngå i grunnlaget for å beregne sektoravgifter.

Inntektene til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet består i hovedsak av sektoravgifter betalt av tilbydere av elektronisk kommunikasjon og posttilbydere, og noen få gebyrer. Gebyrene budsjetteres på kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, post 01 Diverse gebyrer.

Sektoravgiftene og gebyrene skal i hovedsak dekke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter som er budsjettert på kap. 1380, postene 01 og 45 og merverdiavgift på kap. 1633 Nettoordning statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. Inntektene føres på kap. 5583 Særskilte avgifter i bruk av frekvenser, post 70 Avgift på frekvenser mv. Sektoravgiftene for kostnadene ved å administrere ordningen inntektsføres på kap. 5577, post 75.

For øvrig vises det til omtalen under programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner, kap. 4380, post 01.



**Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 745	16 038	15 958
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	140 126	142 780	167 300
	Sum kap. 1301	157 871	158 818	183 258

**Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.**

Det foreslås å bevilge 16 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet.

Utredningsprosjektene utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming. Resultatene fra flere av utredningsprosjektene publiseres bl.a. på nettsidene til departementet.

I 2015 og 2016 gjennomførte Samferdselsdepartementet en evaluering av den trafikksikkerhetsmessige effekten av ordningen med prikkbelastning av førerkort. I evalueringen konkluderes det med at prikkbelastningsordningen fører til nedgang i antall overtredelser blant førere som står i fare for å få inndratt førerkortet ved neste overtredelse. For førere i prøveperioden, dvs. de to første årene etter at de har fått førerkort, fant en dessuten at ulykkesrisikoen gikk ned etter innføring av dobbel prikkbelastning i 2011. Prikkbelastning av førerkort ser dermed ut til å ha en gunstig effekt på trafikksikkerheten.

Regjeringen foreslo i Meld. St. 22 (2015–2016) *Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver* å utrede potensielle fordeler og ulemper ved å overføre kjøp av innenlandske flyruter til de nye folkevalgte regionene, jf. Innst. 377 S (2015–2016). Endelig rapport fra utredningen var ferdig i 2016 og ble sendt på høring. Bl.a. på bakgrunn av utredningen foreslo regjeringen i Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå* at ordningen med statlig kjøp blir overført til fylkeskommunene som en del av regionreformen, noe Stortinget sluttet seg til, jf. Innst. 385 S (2016–2017).

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statistisk sentralbyrå gjennomført Varetransportundersøkelsen 2014. Undersøkelsen som var ferdig i 2016, brukes som grunnlag for mange ulike analyser av godstransporten.

Videre har Statistisk sentralbyrå i flere år hatt i oppdrag å utarbeide rapporten «Samferdsel og

miljø», med aktuelle artikler og indikatorer på området. Fra og med 2017 blir artiklene og indikatorene publisert i en ny nettbasert løsning på Statistisk sentralbyrås nettsider.

Samferdselsdepartementet har lagt om rutinene for den Nasjonale reisevaneundersøkelsen fra å gjennomføre den hvert fjerde år til kontinuerlig datainnsamling. Reisevaneundersøkelsen er den største undersøkelsen om befolkningens reisevaner, og data fra undersøkelsen benyttes i transportmodeller, estimering og til forskning. Estimerer basert på undersøkelsen benyttes også i arbeidet med Nasjonal transportplan. Omleggingen til kontinuerlig reisevaneundersøkelse gir bedre tidsseriedata og mer effektiv og billigere gjennomføring. Datainnsamlingen foretas av Eponion. Transportøkonomisk institutt har ansvaret for å kvalitetssikre datamaterialet og utarbeider samlerapport og presentasjoner av statistikken. I 2018 vil arbeidet gå over i en ny fase der innsamlede data vil presenteres og kunne tas i bruk.

Nettstedet Samferdsel publiseres av Transportøkonomisk institutt og er det eneste i sitt slag i Norge. Det bidrar til å formidle kunnskap og debatt om samferdselspolitiske spørsmål. Departementet vil også i 2018 bidra med midler.

**Post 50 Samferdselsforskning**

Det foreslås bevilget 167,3 mill. kr som er en økning på 24,5 mill. kr fra saldert budsjett 2017. I økningen inngår 30 mill. kr til den nye satsingen Pilot-T. Videre er det rammeoverført 8,6 mill. kr til drift av Norges forskningsråd til Kunnskapsdepartementets budsjett.

Bevilgningen fordeles med 110,4 mill. kr til transportforskning og 56,9 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon.

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Forskning kan frambringe ny teknologi og innsikt og er et bidrag til regjeringens arbeid for å sørge for at Norge har et

moderne mobil-, bredbånds- og transportnett. Samferdselsdepartementets bevilgning skal sikre at vi utnytter mulighetene som forskning, utvikling og innovasjon gir, til å nå de overordnede målene for ekom- og transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge* og Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 beskrives det nærmere hvordan ny teknologi gir bedre muligheter til å nå målene for transportpolitikken. Det beskrives 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. Pilot-T skal bidra til at nye løsninger raskere tas i bruk innen transportsektoren og legge grunnlag for at norske aktører kan være med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløsninger for transportsektoren. Det settes av 30 mill. kr i 2018. Satsingen skal bidra til et helhetlig og sammenhengende virkemiddelapparat for forskning, innovasjon og pilotering i transportsektoren.

Det legges opp til at Pilot-T forvaltes av Norges forskningsråd og Innovasjon Norge. For øvrig forvaltes bevilgningen til samferdselsforskning av Norges forskningsråd.

Regjeringen har fastsatt fem mål for Norges forskningsråd som er felles for alle departementene. De er:

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

Samferdselsdepartementet styrer sine midler til Forskningsrådet i tråd med målene og det fastsatte styringssystemet.

Til nå har bevilgninger til drift inngått i det enkelte departements bevilgning til Norges forskningsråd. Fra 2018 foreslår regjeringen å samle alle bevilgninger til drift av Forskningsrådets virksomhet på én rammestyrt post på Kunnskapsdepartementets budsjett, kap. 285 Norges forskningsråd, post 55 Virksomhetskostnader. Regjeringen ønsker med dette å sikre mer overordnet og effektiv styring av de samlede kostnadene ved Forskningsrådets virksomhet. Midlene som overføres, er kostnader som Forskningsrådet ikke fordeler videre til forskning, dvs. aktiviteter knyttet til drift, forvaltning av forskningsmidler, kommunikasjon og formidling, rådgivning, evalu-

eringer og rapporter og annen særlig tjenesteyting. Overføringen er av teknisk karakter.

For nærmere omtale av styringssystemet, samlet resultat av Norges forskningsråds virksomhet i 2016 og virksomhetskostnader, se Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon for 2018.

For den nye satsingen Pilot-T er det noe usikkert om satsingen medfører endrede virksomhetskostnader. Dersom det viser seg at satsingen medfører kostnader, vil midler bli rammeoverført.

### *Transportforskning*

Kunnskap om og forståelse for befolkningsutvikling, bosetting, nærings- og handelsmønstre er viktige forutsetninger for utformingen av transportsystemet. Samtidig pekes det i Nasjonal transportplan 2018–2029 på at vi nå ser raske teknologiske endringer, særlig knyttet til digitalisering og klimateknologi, som kan gjøre det enklere å skape et transportsystem som er sikkert og omstilt til lavutslippssamfunnet, og som fremmer verdiskaping. Transportforskningen kan bidra både til innovasjon og utvikling av nye løsninger, til forståelse av hvordan teknologiske endringer påvirker eksisterende transportsystem og framtidige behov for investeringer i infrastruktur, og til innsikt i hvordan transportpolitiske virkemidler kan benyttes for å sikre at transportsystemet utvikler seg i tråd med målene vi har satt.

Bevilgningen til transportforskning ble i 2017 i hovedsak fordelt mellom Norges forskningsråds Transport 2025 og ENERGIX, samt til Forskningsrådets finansiering til strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt. Ut over den nye satsingen Pilot-T vil Samferdselsdepartementet også for 2018 fordele bevilgningen til transportforskning mellom midler til Forskningsrådets utlysninger og til Transportøkonomisk institutt.

Transport 2025 har i dag en relativt balansert portefølje fordelt på programplanens tre tematiske områder:

- en innovasjonsdrevet transportsektor
- et bærekraftig transportsystem som bidrar til mindre utslipp av klimagasser og mindre forurensning av det lokale miljø
- et transportsystem for framtidsrettet by- og regionalutvikling, med noe mindre innsats innenfor området innovasjonsdrevet transportsektor.

Forskningsrådets årsrapport viser at sammenliknet med de foregående strategiske satsingene på

transport, Næringslivets transporter og ITS (SMARTRANS) og Transportsikkerhet (TRAN-SIKK), er bidraget til økt forskningskapasitet gjennom nye doktorgradsstipendiater høyere, og kvaliteten på søknadene til programmet har økt sammenliknet med første utlysning.

ENERGIX retter innsatsen mot energibruk og konvertering (bygg, industri og transport) som ett av fire temaområder. Programmet finansierer forskningsaktivitet innen nye transportløsninger og innen ny produksjon av biodrivstoff, der innsatsen innen produksjon av drivstoff fra norsk råstoff er styrket de siste årene. Det var bl.a. en stor utlysning høsten 2015 for prosjekter innen batterier.

I 2016 gjennomførte ENERGIX en aktøranalyse for å identifisere hvilke nasjonale og internasjonale aktører som får finansiering fra programmet. Analysen viser at programmet har høy næringslivsdeltakelse. Av 577 aktører som var prosjektansvarlig eller samarbeidspartner i 2015, var 60 pst. bedrifter. Resultatene viser at størrelse på bedriften ikke er avgjørende for gjennomslag i ENERGIX. Programmet bidrar i stor grad til å utvikle næringslivet som en del av forskningssystemet. Programmet dokumenterer også svært høy addisjonalitet, dvs. at det i stor grad er utløsende for mer forskning og innovasjon i energisektoren.

Gjennom Norges forskningsråd støtter departementet strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt. Dette gjør det mulig med langsiktig forskning. I 2016 startet Transportøkonomisk institutt fem nye strategiske instituttsatsinger innen områdene trafikksikkerhet, byutvikling og bytransport for klimavennlige og attraktive byer, transportøkonomi, konkurranse i persontransportmarkedene – styring, regulering og effektivitet og nye data om mobilitet og transport. Satsingene innovasjon, infrastruktur og regional utvikling avsluttes i 2017, mens satsingen trender og utfordringer innen reisevaner og mobilitet vil strekke seg ut over 2017. Departementet vil høsten 2017 være i dialog med Transportøkonomisk institutt om temaer for nye strategiske instituttsatsinger.

#### *Forskning på elektronisk kommunikasjon*

Innbyggere, næringsliv og forvaltning blir stadig mer avhengige av effektive, sikre og pålitelige ekom tjenester for å utføre sine oppgaver. Samtidig er ekommarkedet i stadig endring. For å kunne drive god politikktutvikling for sektoren, legges til rette for videre vekst i markedet og for å

ivareta nasjonale interesser er det viktig å støtte forskning. Bevilgningen skal bidra til forskning på sikkerhetsmessige, teknologiske, næringsmessige, og samfunnsmessige problemstillinger innen elektronisk kommunikasjon.

Bevilgningen til ekomforskning er i 2017 i hovedsak fordelt mellom Norges forskningsråds IKTPLUS (IKT og digital innovasjon) og Forskningsrådets finansiering av Simula Research Laboratory. Samferdselsdepartementet vil også i 2018 fordele midlene til ekomforskning mellom Forskningsrådets utlysninger og Simula.

IKTPLUS er Norges forskningsråds store satsing på IKT og innovasjon. Satsingen inkluderer både grunnleggende og anvendt forskning, forskningsbasert innovasjon og formidling og implementering av resultater. Hovedmålet med IKTPLUS er ifølge Forskningsrådet å styrke kvaliteten og øke dristigheten og relevansen i norsk IKT-forskning ved å koble investeringene i forskning og utvikling med nasjonale forutsetninger og innovasjon. Programmet ser særlig på de IKT-faglige områdene «Kompleksitet og robusthet» og «Et trygt informasjonssamfunn» som inkluderer sikkerhet, personvern, beredskap og robuste nett, samt «Data og tjenester overalt» som omfatter forskning på framtidsrettede ekom tjenester i hele landet. Disse områdene er alle relevante for ekomsektoren.

I 2015 gjennomførte IKTPLUS en stor utlysning på 160 mill. kr på programområdet «Et trygt informasjonssamfunn», og i 2016 ble det satt i gang flere forskningsprosjekter innenfor sikkerhetsfeltet og under tema data og tjenester overalt.

Simula Research Laboratory driver grunnleggende langsiktig forskning på utvalgte områder innenfor programvare og kommunikasjonsteknologi. Via Norges forskningsråd mottar Simula Research Laboratory en grunnfinansiering og støtte til to forskningssentre fra Samferdselsdepartementet. Simula ble i 2016/2017 evaluert av et internasjonalt panel av anerkjente forskere. Evalueringen bekreftet at Simula leverer forskning av høy kvalitet, har et velutviklet internasjonalt nettverk og er en driver for innovasjon gjennom oppstartbedrifter og langsiktige partnerskap. Videre viste evalueringen at Simula har lært av og forbedret områder der det i den forrige evalueringen i 2012 ble trukket fram at det var behov for justeringer. Robuste nett senter (CRNA) har også nylig blitt evaluert av en internasjonal jury med meget gode resultater. Det er en forutsetning for Samferdselsdepartementets støtte til Simula at denne typen uavhengige evalueringer gjennomføres jevnlig, og at resultatene er gode.

Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil ha årlige styrings- og dialogmøter med Robuste nett senter og Simula@UiB.

## Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1310	Flytransport	761 189	765 400	725 700	-5,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	29 097	37 500	30 100	-19,7
1313	Luftfartstilsynet	193 450	219 818	222 300	1,1
1314	Statens havarikommisjon for transport	71 709	71 909	74 300	3,3
Sum kategori 21.20		1 055 445	1 094 627	1 052 400	-3,9

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	127 575	136 812	138 400	1,2
5619	Renter av lån til Avinor AS	71 251	50 300	39 400	-21,7
5622	Aksjer i Avinor AS	500 000	550 000	232 000	-57,8
Sum kategori 21.20		1 143 196	1 181 512	854 200	-27,7

Regjeringen vil legge til rette for en framtidrettet lufthavnstruktur gjennom eierskapet til Avinor AS og sikre et landsdekkende flytransporttilbud gjennom konkurransedyktige rammevilkår for flyselskapene og gjennom kjøp av flytransporttjenester der markedet ikke gir et tilfredsstillende tilbud. Økt konkurranse vil føre til økt innovasjonstakt og mer effektiv drift. Det er åpnet for å konkurransesette tårn- og innflygingstjenester. Regjeringen vil legge til rette for større grad av konkurranse innen utvikling, drift og vedlikehold av flyplasser.

Samferdselsdepartementets virkemidler for luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring

av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor AS, kjøp av flytransporttjenester samt tilskudd til ikke-statlige lufthavner.

Departementet følger opp målsettingene som er gitt på luftfartsområdet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017) og Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda i Avinor*, jf. Innst 430 S (2016–2017).

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er 1 052,4 mill. kr. Det foreslås å bevilge 725,7 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordningen med driftstilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 30,1 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 222,3 mill. kr, hvorav 138,4 mill. kr finansieres gjennom gebyrinntekter.

Det foreslås bevilget 74,3 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport som har ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart.

For Avinor AS foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 232 mill. kr. Avdrag på statslånet til Avinor AS er på 444,4 mill. kr.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

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 dagens høye sikkerhetsnivå. Sikkerhetsutfordringene er større for innlands helikopteroperasjoner enn annen kommersiell luftfart. De er også større innen allmennflygning og luftsport enn innen kommersiell luftfart. Helikopterulykken ved Turøy 29. april 2016 har økt oppmerksomheten mot offshore helikoptervirksomhet.

Sivil luftfart er i stor grad underlagt internasjonal regulering gjennom tekniske krav og standarder fastsatt av FNs internasjonale luftfartsorganisasjon ICAO (International Civil Aviation Organization) og felleseuropeisk regulering gjennom EØS-avtalen. Norge deltar i internasjonalt samarbeid gjennom medlemskap i ulike organisasjoner, bl.a. ECAC (European Civil Aviation Conference) og Eurocontrol. Norge deltar også i det europeiske luftfartssikkerhetsbyrået EASA (European Aviation Safety Agency).

Et effektivt og trygt flytilbud er viktig for befolkningen og næringslivet. Innenriks i Norge har flyselskapene samlet sett et omfattende tilbud av kommersielle flyruter. I tillegg kjøper Samferdselsdepartementet flyrutetjenester, hovedsakelig i Nord-Norge og på Vestlandet, for å sikre et flyrutetilbud på regionale ruter der markedet alene ikke gir en tilfredsstillende transportstandard.

Mellom Norge og utlandet blir flyrutetilbudet stadig bedre gjennom tilgang til flere internasjonale destinasjoner og flere direkteruter. Innenfor EØS kan alle EØS-flyselskaper fritt etablere flyruter. For å kunne etablere flyruter til og fra stater utenfor EØS, kreves det egne bilaterale eller multilaterale luftfartsavtaler. Luftfartsavtaler med trafikkrestriksjoner legger begrensninger på mulighetene til å etablere direkteruter mellom Norge og enkelte destinasjoner utenfor Europa. Samferd-

selsdepartementet arbeider med å fornye og forbedre luftfartsavtalene der dette er mulig, men det er fortsatt en utfordring å forhandle fram avtaler som sikrer god markedstilgang for norske aktører som ønsker å opprette ruter til andre kontinenter.

Dagens utvikling med internasjonalisering, globalisering og sterk konkurranse i luftfartsnæringen ventes å fortsette. Dette gir en rask omstillingstakt, og nye forretningsmodeller blir utviklet. De globale utfordringene i luftfarten gjelder i hovedsak også for Norge. I tillegg finnes det særnorske utfordringer knyttet til operasjoner under vanskelige geografiske og klimatiske forhold. Samferdselsdepartementet har gjennomført en utredning om konsekvensene av globalisering og økt konkurranse innenfor sivil luftfart. Utredningen viser bl.a. at det kreves styrket samarbeid internasjonalt for å sikre konkurranse på like vilkår, ryddige arbeidsforhold og å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået. Utredningen vil være ett av grunnlagene for et utvalgsarbeid om globalisering, bemanning og konsekvenser av nye markedsmoeller.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart. Etaten utfører samtidig en rekke direktoratsoppgaver og har også ansvaret for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende personell. Videre skal Luftfartstilsynet være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede målsettinger for regjeringens samferdselspolitikk. Etatens kjerneoppgaver er godkjenning, tilsyn, regelverksutvikling, informasjon og kommunikasjon samt samfunnssikkerhet og beredskap. Sammen med Samferdselsdepartementet deltar Luftfartstilsynet i internasjonale organisasjoner for å ivareta norske interesser. Luftfartstilsynet har informert Samferdselsdepartementet om at det generelle bildet i norsk luftfart er at sikkerhetsnivået er tilfredsstillende.

Luftfartstilsynet etablerte en ny organisasjonsmodell med virkning fra 1. januar 2017, og arbeider videre med å omstille virksomheten for å bli en mer effektiv luftfartsmyndighet. Det er viktig at Luftfartstilsynet lykkes med sin satsing på digitalisering, bl.a. gjennom å etablere automatiserte og selvbetjente løsninger.

Gjennom sine undersøkelser bidrar Statens havarikommisjon for transport til økt kunnskap om ulykker og alvorlige hendelser i transportsektoren. Kunnskapen brukes til å forebygge nye ulykker og bidrar dermed til økt sikkerhet. Kravene og forventningene til undersøkelsene er høye, samtidig som undersøkelsene blir stadig

mer krevende og komplekse. Undersøkelserapporter skal foreligge senest tolv måneder etter ulykken eller hendelsen. Hvis undersøkelsene tar lenger tid, skal det som et minimum utarbeides en foreløpig rapport innen denne fristen. En del ulykker og alvorlige hendelser er havarikommisjonen pålagt å undersøke. I tillegg kan den velge å undersøke flere ulykker og hendelser innen transportområdet der undersøkelsene har læringspotensial. Havarikommisjonen er i faglig sammenheng et uavhengig organ.

Det meste av infrastrukturen for luftfart er eid av staten gjennom eierskapet i Avinor AS som forvaltes av Samferdselsdepartementet. Selskapet har ansvaret for 45 lufthavner for den sivile luftfarten og leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS. Det er i dag god standard på det norske lufthavnnettet og god kvalitet på flysikringstjenestene. Avinor finansierer sin virksomhet gjennom avgifter og kommersielle inntekter. Det er et mål for regjeringen å effektivisere lufthavndriften og tjenesteproduksjonen innen flysikring, bl.a. gjennom økt bruk av konkurranse og gjennom å holde luftfartsavgiftene på et konkurransedyktig nivå, jf. Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda i Avinor* og Innst. 430 S (2016–2017). I 2017 åpnet nye terminalbygg ved lufthavnene i Oslo og Bergen, noe som gir økt kapasitet og nye markedsmuligheter for Avinor.

I henhold til prognoser fra Avinor fra februar 2017 ventes antall passasjerer å øke både i 2017 og 2018 fra 53,6 millioner i 2016 til om lag 55,3 millio-

ner i 2018. Økningen er ventet både innenriks og i trafikken til og fra utlandet. I offshoretrafikken ventes en nedgang i 2017. Det ventes videre en liten økning i antallet kommersielle flybevegelser både i 2017 og 2018 fra 733 974 i 2016 til om lag 742 000 i 2018. Dette er likevel lavere enn toppåret 2014, da det var 778 000 bevegelser.

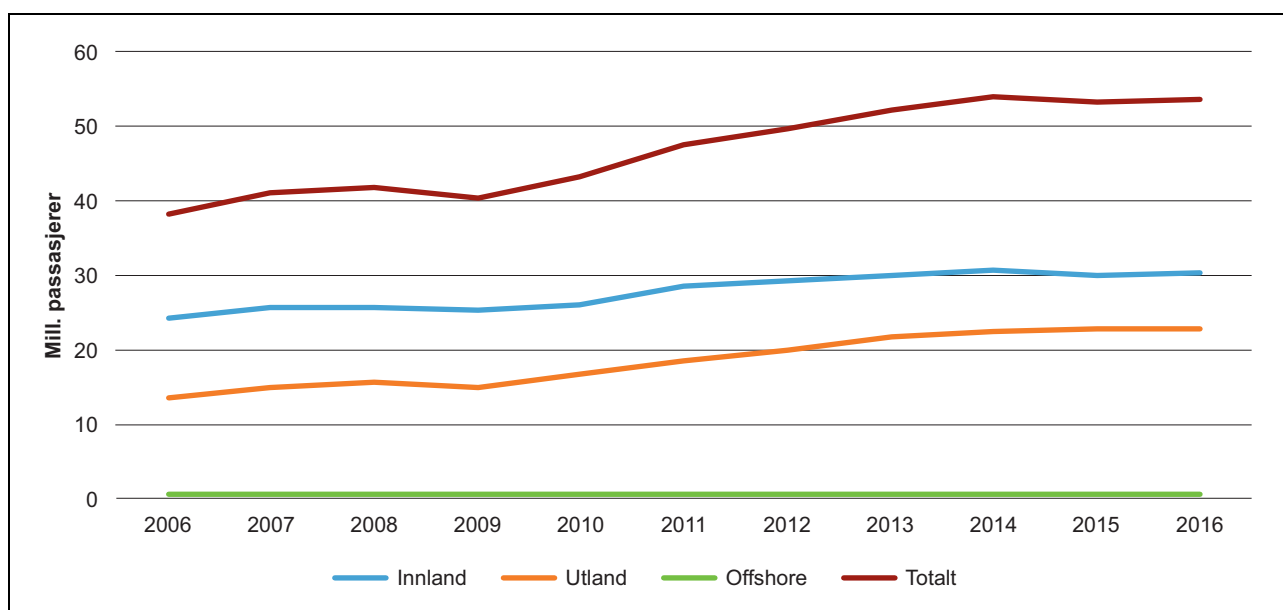
Luftfarten påvirker miljøet først og fremst gjennom utslipp av klimagasser, samt støy og lokal forurensning rundt flyplassene. Regjeringen vil innføre et omsetningskrav på 1 pst. bærekraftig biodrivstoff i luftfart fra 2019, med mål om 30 pst. i 2030, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Fra 2012 har norsk luftfart vært inkludert i EUs kvotehandelssystem som omfatter alle flyginger internt i EU/EØS-området. På generalforsamlingen i ICAO i oktober 2016, vedtok medlemsstatene å etablere en global markedsbasert mekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner fra andre sektorer. Norge vil delta i markedsmekanismen.

## Resultatrapport 2016

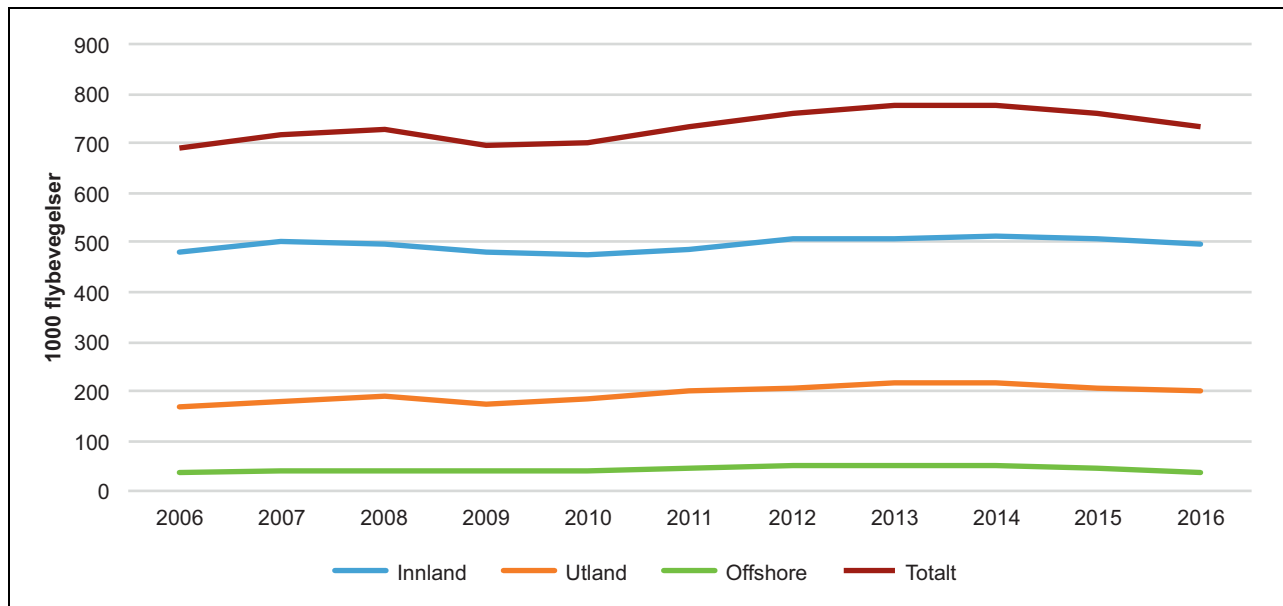
### Trafikkutvikling

Målt i antall passasjerer økte flytrafikken i Norge med om lag 1,6 pst. fra 2015 til 2016. Totalt ble det registrert 53,6 millioner passasjerer over norske lufthavner, fordelt med 30,3 millioner innenlands, 22,8 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner passasjerer til og fra offshore oljeinstallasjoner på kontinentalsokkelen. Dette innebærer at innenlandstrafikken økte med 0,7 pst. og utenlandstra-



Figur 4.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner 2006–2016

Kilde: Avinor AS



Figur 4.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske lufthavner 2006–2016

Kilde: Avinor AS

fikken med 1,0 pst., mens offshoretrafikken falt med 17,8 pst. I perioden 2006–2016 økte antallet flypassasjerer med 41 pst. Innenlandstrafikken var 26 pst. høyere i 2016 enn i 2006 og utenlandstrafikken var 69 pst. høyere. Antallet passasjerer til og fra sokkelen var om lag det samme i 2016 som i 2006.

Antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske lufthavner gikk i 2016 ned med 3,3 pst. i forhold til 2015. Nedgangen var 2,1 pst. innenlands og 3,0 pst. utenlands. Antall offshore helikopterflygninger gikk ned med 18,3 pst. Nedgangen i oljesektoren førte til en betydelig reduksjon i flytrafikken i 2015 og 2016 for lufthavner med mye trafikk knyttet til denne sektoren. I 2016 var antall flybevegelser innenlands 3,0 pst. høyere enn i 2006. I samme periode økte antall flybevegelser til og fra utlandet med 18,4 pst. Antallet flybevegelser til og fra sokkelen var om lag det samme i 2016 som i 2006.

Større fly og bedre utnyttelse av kapasiteten gjør at antall passasjerer pr. flybevegelse øker. Dette forventes å fortsette. I lengre tid har fritidsmarkedet økt vesentlig mer enn forretningsmarkedet og utenlandstrafikken mer enn innenlandstrafikken. I perioden fra 2006 til 2016 økte andelen passasjerer til og fra utlandet fra 35 pst. til 42 pst. av den totale trafikken.

I 2016 inngikk Samferdselsdepartementet ny kontrakt om drift av regionale flyruter i Nord-Norge for perioden 1. april 2017–31. mars 2022. Alle rutene i ordningen ble videreført, med unn-

tak av ruten Narvik-Bodø, fordi Narvik lufthavn ble lagt ned 31. mars 2017. Fra 1. april 2016 startet en ny kontraktperiode på fire år for drift av regionale ruteflygninger i Sør-Norge. For tre flyruter, Florø-Oslo, Florø-Bergen og Ørsta-Volda-Oslo, ble det statlige kjøpet avviklet, og rutedriften ble videreført på kommersielle vilkår. For flyruten Fagerne-Oslo, ble det statlige kjøpet avviklet og rutedriften lagt ned 1. april 2016.

#### Lufthavner

En ny tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser ble opprettet fra 2016. Ordningen erstattet tidligere tilskuddsordninger for disse flyplassene. Samferdselsdepartementet har inngått avtale om kompensasjon av kostnader til drift med lufthavnene Ørland, Stord og Notodden for perioden 2016–2020.

Ved behandlingen av Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 132 S (2015–2016), vedtok Stortinget at Avinor skal drive Fagerne lufthavn, Leirin som en ren charterlufthavn fram til lokale eiere kan overta, men ikke lenger enn til januar 2019. Det ble også forutsatt at lokalt næringsliv skal dekke deler av Avinors kostnader i 2017 og halvparten av Avinors kostnader i 2018.

I Prop. 31 S (2016–2017) *Endringer i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 129 S (2016–2017), ble det orientert om at regjeringen i 2017 vil sette i gang et arbeid for å



innføre en tjenestekonsesjonsmodell ved Avinors lufthavn ved Haugesund. En tjenestekonsesjon innebærer at staten ved Avinor fortsatt eier lufthavnen, men at hele driften settes bort til andre aktører etter en anbudskonkurranse. Avinor har fått ansvaret for å gjennomføre anskaffelsesprosessen og planlegger utlysning av kontrakten for lufthavndriften i løpet av høsten 2017.

Som en del av omstillingen innenfor Luftforsvaret overtok Avinor driften av Bodø lufthavn fra Forsvaret 1. august 2016. I den forbindelse la Avinor opp til en driftsmodell med eksterne leverandører av brann- og redningstjeneste, banevedlikehold og elektrotjenester.

### *Flysikring*

Avinor Flysikring AS ble i september 2016 valgt som leverandør av flygekontroll- og flynavigasjonstjenester ved Sandefjord lufthavn, Torp, for fem år fra 1. januar 2017. Dette var første tilbudskonkurranse for slike tjenester på norske flyplasser.

Norge utgjør sammen med Estland, Finland og Latvia den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB). Luftromsblokken ble etablert i 2012–2013 i tråd med EU-regelverk på området. Hensikten er å bidra til å hente ut optimalisering- og kostnadseffektivisering på flysikringsområdet gjennom samarbeid på tvers av landegrensene. En forstudie viste at det er et betydelig effektiviseringspotensial som nå gradvis blir realisert.

I 2016 vedtok medlemsstatene en egen implementeringsplan for å utfylle den vedtatte NEFAB-strategien fra 2014.

Gjennom regimet for ytelsesregulering, som er forankret i EU-regelverk og tatt inn i EØS-avtalen, er Avinor Flysikring AS og de andre flysikringstjenesteyterne i NEFAB forpliktet til en årlig enhetskostreduksjon på 2,9 pst.

I 2016 har flysikringstjenesteyterne primært arbeidet med å forbedre organiseringen av luftrommet gjennom å legge til rette for såkalt fri ruteføring (Free Route Airspace). Dette øker fleksibiliteten for flyselskapene ved planlegging og gjennomføring av flyginger frikoblet fra tvungne navigeringspunkter eller en fast rutestruktur. I juni 2016 ble et luftrom for fri ruteføring etablert over Estland, Danmark, Finland, Latvia og Sverige, mens luftrommet over Norge ble fullt innlemmet fra mai 2017.

Flysikringstjenesteyterne oppgraderer kontinuerlig sine systemer bl.a. for å legge til rette for større grad av automatisering (behandling og utveksling) av trafikkinformasjon.

Tjenesteyterne i Nord-Europa har etablert et industrielt samarbeid (Borealis). I tillegg til tjenesteyterne fra Estland, Danmark, Finland, Latvia, Norge og Sverige, inkluderer det også tjenesteyterne i Irland, Island og Storbritannia. Geografisk utvidelse av fri ruteføring til Irland, Island og Storbritannia er en målsetting innenfor Borealis fram mot 2021.

### *Universell utforming*

Forskrift om universell utforming i norsk luftfart skal sikre at alle norske lufthavner oppfyller kravene til universell utforming. I samarbeid med Luftfartstilsynet satte Avinor i 2014 i gang en kartlegging av alle sine lufthavner. Kartleggingen skal være ferdig innen sommeren 2018.

### *Sikkerhet*

Luftfartstilsynet fulgte i 2016 opp flysikkerhetsarbeidet på sine ansvarsområder. Turøy-ulykken og omstillingsarbeid førte til at Luftfartstilsynet måtte omprioritere ressursbruken, men i all hovedsak ble tilsyn gjennomført som planlagt.

Luftfartstilsynet har informert om at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er tilfredsstillende. Vurderingen er basert på statistikk, rapportering av hendelser og ulykker, tilsynsvirksomhet og analyser. Det er likevel viktig å være særlig oppmerksom på enkelte områder, bl.a. omstillingsprosesser i flyselskapene, den sikkerhetspolitiske situasjonen, innenlands helikoptervirksomhet, allmennflyging og innføring av ny teknologi som f.eks. droner og fjernstyrte tårn. Luftfartstilsynet har satt i verk et større omstillingsarbeid for bedre å kunne møte endringene i luftfarten, for å bli bedre i stand til å ivareta ulike interessenter og for å bli mer effektive. Dette innebærer bl.a. økt innsats innenfor det systematiske flysikkerhetsarbeidet, samfunnssikkerhet og beredskap og digitalisering.

Helikopterulykken ved Turøy i april 2016 med 13 omkomne er den mest alvorlige ulykken i norsk luftfart på 20 år og første ulykke med dødelig utgang innen offshore helikopter siden 1997. Det var ingen dødsulykker med tunge norske fly i 2016. I januar 2016 havarerte et svensk postfly underveis mellom Gardermoen og Tromsø på svensk side av grensen, og begge om bord omkom. Innen kommersiell flyging med norsk innlands helikopter var det to ulykker i 2016 og innen allmennflyging én dødsulykke med et lett motorfly. I tillegg havarerte ett norsk og ett tysk lett helikopter.

Sett i forhold til antall flytimer har det de siste årene vært en positiv utvikling i antall ulykker for innlands helikopter. Antallet ulykker og alvorlige hendelser er likevel fortsatt så høyt at Luftfartstilsynet bl.a. har økt aktivitetsnivået på området og gjennomført uanmeldte sekundærbase- og feltinspeksjoner.

Den store veksten i bruk av droner (ubemannet luftfart) fortsetter. Luftfartstilsynet har drevet et utstrakt informasjonsarbeid for å gi kunnskap og skape gode holdninger hos aktørene. Samtidig har tilsynet startet å bygge opp kompetanse og kapasitet som vil være nødvendig for å kunne håndtere en økende portefølje i årene som kommer. Samferdselsdepartementet har også tatt initiativ for å utarbeide en strategi for dronevirksomheten i Norge. Denne skal etter planen være ferdig i 2017.

Luftfartstilsynet samarbeider med Statens vegvesen om gjennomføring av eksamener. Fra januar 2017 kan droneoperatører ta eksamen digitalt ved landets trafikkstasjoner. Dette digitaliseringsprosjektet har vært en suksess og gitt både brukerne og Luftfartstilsynet en effektiviseringsgevinst. Luftfartstilsynet vil utvide ordningen til også å gjelde eksamen for privatflygere.

Omfanget av rusbruk i sivil luftfart har ikke vært godt nok kjent for myndighetene. Etter enkelte hendelser de siste årene har Luftfartstilsynet gjennomført en utredning. Denne vil ligge til grunn for tilsynets videre arbeid for å redusere risikoen for hendelser knyttet til rusbruk innenfor luftfarten.

Som en oppfølging etter tidligere ulykker og rapporter fra Statens havarikommisjon for transport har Luftfartstilsynet gjennom sin revisjonsvirksomhet i 2016, samt pålegg om merking, bidratt til at et stort antall luftfartshindre ble merket i 2016.

Luftfartstilsynet bruker store ressurser på regelverksarbeid. Tilsynet planlegger, organiserer og gjennomfører arbeidet med regelverksutvikling i henhold til både egen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Det prioriteres spesielt å delta i felleseuropeiske regelverksprosjekter med stor betydning for norske aktørers interesser og særlige behov. Luftfartstilsynet har i 2016/2017 f.eks. deltatt i regelverksarbeid på området rus/psykiatri som ble satt i gang etter Germanwingsulykken i 2015, og et regelverksprosjekt knyttet til friksjon på rullebaner. Tilsynet har også fra starten deltatt arbeidet med regelverk for helikopteroperasjoner offshore.

Norges Luftsportforbunds tilsynsenhet, Norsk Luftsportstilsyn, ble 1. januar 2016 utpekt til luft-

fartsmyndighet på deler av seilfly- og ballongområdet og skal utstede sertifikater til utøvere av seilfly- og ballongaktivitet, samt utføre adgangskontroll og drive tilsyn med relevante utdanningsinstitusjoner. Det ble i 2016 mottatt fire søknader om konvertering av sertifikater og utstedt et sertifikat, alle for seilfly.

### Miljø

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk sentralbyrå (siste offisielle tall) 2,6 pst. av samlede innenriks utslipp i 2015 (1,4 av totalt 53,9 mill. tonn). Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, ble beregnet til 1,56 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2014. EUs kvotehandlingssystem omfatter alle flyginger internt i EU/EØS-området, og norsk luftfart har vært inkludert i dette fra 2012.

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. De første seks årene vil det være frivillig å delta, og 67 stater, bl.a. Norge og 43 andre europeiske land, har så langt meldt at de vil delta frivillig. Kjøp av utslippsreduksjoner skal komme i tillegg til mer effektive flymotorer, nye fly, teknologiutvikling, mindre omveger på flyrutene, grønne landinger, og utvikling av alternativt bærekraftig biodrivstoff. Luftfartsmyndighetene har hatt en aktiv rolle i det internasjonale miljøarbeidet i ICAOs miljøkomite CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection).

Avinor tar et omfattende miljøansvar som del av selskapets samfunnsansvar og har en miljøstrategi og miljømål for virksomheten. Selskapet har gjennomført en rekke tiltak bl.a. mot utslipp til vann og grunn, støy og klimagassutslipp. Avinor samarbeider med flyselskapene om å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. Et viktig tiltak er å legge til rette for bruk av biodrivstoff til luftfart. Fra januar 2016 er drivstoffet som tilbys flyselskapene på Oslo lufthavn, innblandet med biojetdrivstoff. Avinor arbeider også for å legge til rette for at elektriske fly skal kunne bruke selskapets lufthavner.

### Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet har en viktig rolle når det gjelder samfunnssikkerhet og fører tilsyn med at reglene

som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten, overholdes.

Både Luftfartstilsynet og Avinor utarbeidet i 2016 strategier og tiltaksplaner for samfunnssikkerhetsarbeidet i egen virksomhet. Utgangspunktet for arbeidet var mål og prioriteringer fra *Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren*. Arbeidet med klimatilpasning, IKT-sikkerhet og sikring av kritiske objekter skal prioriteres.

Klimaendringene påvirker og medfører en rekke utfordringer for både lufthavner og flytrafikken. Avinor arbeider med risiko- og sårbarhetsanalyser knyttet til klimaendringer og har gjennomført en rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten i kritisk infrastruktur innen luftfarten. Lufthavner, flysikringstjenester og luftfartøyer er avhengig av fungerende IKT-systemer og -tjenester for å kunne levere sikre og effektive tjenester. Svikt eller bortfall av disse tjenestene kan føre til full driftsstans og kan representere en fare for liv og helse. For å styrke evnen til å beskytte viktige IKT-systemer og sensitiv informasjon er både Avinor og Luftfartstilsynet tilknyttet NorCERTs nasjonale varslingssystem for digital infrastruktur (VDI).

Hendelser i Europa har vist at transportsektoren, herunder luftfarten, er et utsatt terrormål. Særlig har sikkerheten i områdene utenfor sikkerhetskontrollen fått økt oppmerksomhet etter terroraksjonene i Brussel og Istanbul i 2016.

Luftfartstilsynet fullførte i 2016 implementeringen av et IT-verktøy for krisehåndtering.

For nærmere omtale av arbeidet med samfunnssikkerhet vises det til del III «Samfunnstryggleik».

#### *Statens havarikommisjon for transport*

I 2016 publiserte Statens havarikommisjon for transport 39 rapporter. Disse publiseres på havarikommisjonens nettsider, og mange oversettes til engelsk.

I tillegg til de mange sikkerhetsfunn som påpekes i rapportene, ble det avgitt 38 sikkerhetstilrådinge. Rapportene og sikkerhetstilrådingene er sendt til operatører, tilsyn og departementet for oppfølging. Statens havarikommisjon for transport har gjennom EU-regelverk på noen områder fått en større rolle med å følge opp tilrådinge og rapportere til EU-databaser.

Arbeidet med undersøkelsen av helikopterulykken ved Turøy i april 2016 var omfattende og kostnadene høyere enn normalt, noe som ble dekt inn ved en økt bevilgning på 7,6 mill. kr, jf. Prop. 31 S (2016–2017) *Endringar i statsbudsjettet 2016*

*under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 129 S (2016–2017).

#### **Mål og prioriteringer 2018**

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, både mellom landsdelene og til og fra utlandet. Etterspørselen etter flyreiser følger normalt utviklingen i norsk økonomi. Regjeringen vil legge til rette for at luftfarten kan fortsette å vokse på linje med etterspørselen i markedet. Veksten skal skje på en bærekraftig måte og i tråd med Norges miljømessige forpliktelser.

Det skal være attraktivt for flyselskapene å drive virksomhet i Norge, og flyselskapene skal ha rammevilkår som sikrer at det meste av flyrutetilbudet innenlands kan videreføres på kommersielle vilkår. Det er viktig at det er flyselskaper som tilbyr et landsdekkende rutenettverk i Norge med mulighet til gjennomgående reiser.

Det er også ønskelig med et bredt tilbud av internasjonale reisemål. Samferdselsdepartementet følger utviklingen i Europa og vil til enhver tid søke å opprettholde samme konkurransebetingelser og -muligheter for de norske flyselskapene som de som gjelder for andre europeiske flyselskaper på det internasjonale markedet. Departementet vil sette ned et utvalg som i løpet av 2018 og 2019 skal gjennomføre en utredning om norsk luftfart.

Statlig kjøp av innenlandske flyrutetjenester er et unntak fra hovedregelen om fri markedstilgang til flyruter i Norge og mellom Norge og EØS-landene. Kjøpet sikrer et flyrutetilbud der hvor flyruter ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Det reduserer avstandsulempene, bidrar til velfungerende regioner og opprettholder sysselsetting og bosetting i hele landet. I 2018 planlegger Samferdselsdepartementet å lyse ut ny konkurranse om drift av ruteflyging på helikopterruten Værøy-Bodø med oppstart fra 1. august 2019.

Ved behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017), sluttet Stortinget seg til regjeringens forslag om at det settes av statlige midler, sammen med lokale bidrag og bidrag fra Avinor, til å finansiere en flytting av Bodø lufthavn. Formålet er å frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å fortsette arbeidet med å planlegge flyttingen av lufthavnen med sikte på å fremme en konsesjonssøknad. Arbeidet vil skje i nært samar-

beid med lokale og regionale myndigheter, og regjeringen tar sikte på en rask avgjørelse.

Videre sluttet Stortinget seg til regjeringens forslag om å sette av statlige midler til bygging av ny lufthavn i Mo i Rana. Midlene er satt av i siste del av planperioden (2024–2029), samtidig som det tas sikte på oppstart ved bruk av lokale bidrag i første del av planperioden (2018–2023). Samferdselsdepartementet vil arbeide for å få en dialog med lokale parter om en gjennomføringsavtale. I denne sammenheng vil også nye gjennomføringsmodeller for utbygging og drift av en ny lufthavn, bl.a. offentlig-private samarbeidsløsninger, bli vurdert. Lufthavnene i de resterende regionsentrene på Helgeland skal opprettholdes.

Avinor vil starte prosessen med å konkurransutsette flysikringstjenester. På lufthavner som får fjernstyrte tårn, vil Avinor i første omgang høste erfaringer med den nye teknologien før en eventuell konkurransutsetting. For å legge til rette for konkurranse vil Samferdselsdepartementet starte en prosess med sikte på å flytte eierskapet til Avinor Flysikring AS ut av Avinor-konsernet. Avinor skal ellers evaluere erfaringene med konkurransutsetting av bakkjetjenester ved Bodø lufthavn før videre konkurransutsetting av slike tjenester.

I 2015 ble det satt i gang en prøveordning på Oslo lufthavn med forenklet overgang (transfer) for reisende som kommer fra utlandet og skal videre med innenriksfly. Prøveprosjektet skal gå over tre år og gjelder nå for alle flyginger fra utlandet. Avinor skal evaluere prøveordningen i 2018.

For å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre nåværende og framtidige oppgaver skal Luftfartstilsynet i 2018 fortsette med å omstille og effektivisere virksomheten. Digitalisering vil være sentralt, noe som innebærer nye arbeidsprosesser og omfordeling av oppgaver og ressurser i tilsynet. Flysikkerhetsarbeid i et framtidig luftfartstilsyn vil preges av økt samarbeid i alle viktige relasjoner mellom myndigheter og aktører i luftfarten. Luftfartstilsynet skal etablere nye samarbeidsformer med eksterne aktører for å samle, analysere og anvende informasjon. Arbeidet med digitalisering vil være viktig også i 2018.

Luftfarten blir stadig mer global og kompleks, f.eks. ved at flyselskaper etablerer baser og virksomhet i flere land. Det er derfor et økt behov for samarbeid mellom flere lands myndigheter, både bilateralt og gjennom EUs luftfartssikkerhetsbyrå, EASA. Luftfartstilsynet representerer Norge i styringsorganet til EASA og deltar i utformingen og implementeringen av felleseuropeisk regelverk på luftfartsområdet.

Aktiviteten offshore endres. Det er viktig at Luftfartstilsynet er en sentral aktør for å påvirke sikkerheten og forstå konsekvenser av utviklingen. Luftfartstilsynet skal ha en rolle med å videreutvikle sikkerhetskulturen og opprettholde det sikkerhetsnivået som er opparbeidet de siste ti årene. Det er regjeringens oppfatning at reglene om helikopteroperasjoner offshore i forordning (EU) 2016/1199 faller utenfor EØS-avtalens geografiske virkeområde, og derfor ikke skal tas inn i EØS-avtalen.

På securityområdet fører Luftfartstilsynet tilsyn med stadig flere virksomheter. EFTAs overvåkingsorgan, ESA, har påpekt at Luftfartstilsynet ikke har etterkommet minimumskravene til tilsynsaktivitet på området, og det er derfor behov for å styrke denne aktiviteten. Det er videre behov for effektive beredskapstiltak og økt kompetanse på securityområdet, herunder IKT-sikkerhet. Både Luftfartstilsynet og Avinor fortsetter arbeidet med å identifisere og sikre kritiske objekter, systemer og funksjoner innen luftfarten, i henhold til krav og føringer i objektsikkerhetsforskriften og fra SAMROS II-prosjektet. Aktørene i luftfartsektoren skal arbeide for å styrke krisehåndteringsveien i 2018.

I tillegg til tilsyn, regelverksutvikling og sikkerhetsformidling skal Luftfartstilsynet identifisere og styre risiko innenfor de ulike sektorene av luftfarten, og arbeide med å redusere risiko i samspill med operatørene. Et tiltak som skal bidra til dette, er etablering av en helhetlig flysikkerhetsstyringsprosess (Safety Risk Management, SRM). Et nasjonalt flysikkerhetsprogram (State Safety Program, SSP) ble innført i juni 2017. Som en del av gjennomføringen av dette programmet skal Luftfartstilsynet forbedre prosessene for styring av flysikkerheten og sette i verk relevante sikkerhetstiltak. Luftfartstilsynet skal også arbeide systematisk og langsiktig innenfor området menneskelige faktorer, herunder med forebygging av rusmiddelmisbruk.

Dronenæringen er i rask utvikling, og droner har stor nytteverdi på mange områder. Tilsyn med integrerte operasjoner mellom bemannet og ubemannet luftfart vil bli en stadig større del av Luftfartstilsynets oppgaver. Luftfartstilsynet skal bidra til at droneaktiviteten integreres i luftfarten på en sikker måte og i budsjettforslaget er det lagt opp til styrke området ubemannet luftfart.

Luftfartstilsynets prosjekt for allmennflyging og luftsport (PAL II) vil pågå i perioden 2017–2021 og skal bl.a. følge opp aktuelle saker i Samferdselsdepartementets strategi for småflyvirksomheten i Norge som ble lagt fram i august 2017.

Statens havarikommisjon for transport skal også i 2018 levere rapporter om ulykker og hendelser innen tolv måneder etter ulykken eller hendelsen. Hvis rapporten ikke kan gjøres ferdig innen fristen, skal det utarbeides en foreløpig rapport.

Havarikommisjonen opplever krav om flere undersøkelser og forventninger til stadig bedre kvalitet på undersøkelsene. Kompetanse på alle områder og kvalitet gjennom undersøkelses- og forvaltningsprosesser er derfor prioritert.

Antall døde og hardt skadde i transportsektoren er generelt nedadgående. Tiltak for å bedre sikkerheten basert på kunnskap fra havarikommisjonens undersøkelser, vil være avgjørende i det videre arbeidet med å redusere antall ulykker og alvorlige hendelser i sektoren ytterligere.

Statens havarikommisjon for transport har fått en større rolle med å følge opp tilrådinger og rapporter til EU-databaser. På bakgrunn av den stadig økende internasjonaliseringen vil havarikommisjonen i årene framover arbeide for å sikre et godt internasjonalt samarbeid mellom havarikommisjoner og andre aktuelle aktører.

Samferdselsdepartementet vil i 2018 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Norge vil påta seg en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslipp i 2030 sammenliknet med 1990-nivå, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* og Innst. 211 S (2014–2015). Reduserte utslipp i

transportsektoren, som også omfatter innenlandsk luftfart, er pekt ut som et prioritert innsatsområde innen klimapolitikken. Det meste av klimagassutslippene fra innenriks luftfart og luftfart mellom EØS-land er i dag omfattet av EUs kvotehandelssystem. Innenlands luftfart er i tillegg ilagt CO<sub>2</sub>-avgift.

Luftfartens klimautfordringer må løses internasjonalt. Rundt to pst. av globale CO<sub>2</sub>-utslipp kommer fra luftfartssektoren, men utslippene er ventet å øke på grunn av den sterke veksten i luftfarten. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Klima- og miljødepartementet bidra til arbeidet for å implementere i norsk rett den globale markedsmekanismen for internasjonal luftfart som ICAO har vedtatt. Mekanismen må være implementert innen starten av 2019.

ICAOs markedsmekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner skal komme i tillegg til mer effektive flymotorer, nye fly, teknologiutvikling, mindre omveier på flyrutene, grønne landinger og utvikling av alternativt bærekraftig biodrivstoff. Samferdselsdepartementet vil videre bidra til mer kunnskap om luftfartens klimapåvirkninger globalt, gjennom støtte til norsk forskerdeltakelse i en arbeidsgruppe om temaet under ICAOs miljøkomité CAEP.

Samferdselsdepartementet vil også følge med på arbeidet i EU med mulige endringer i EUs kvotehandelssystem som følge av den globale markedsmekanismen.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	761 189	765 400	725 700
	Sum kap. 1310	761 189	765 400	725 700

#### Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Departementet inngår flerårige kontrakter (fire til fem år) for drift av rutene, som tildeles etter konkurranse. Det foreslås bevilget 725,7 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2018. Dette er en nedgang på 39,7 mill. kr fra saldert budsjett 2017. Nedgangen skyldes bl.a.

besparelser ved nye anbud på ruter i Nord-Norge og Nord-Trøndelag fra april 2017. En gjeninnføring av differensiert arbeidsgiveravgift og endret merverdiavgift vil kunne gi grunnlag for reforhandling av kontrakter om flyrutekjøp.

Samferdselsdepartementet skal i 2018 inngå ny kontrakt for ruteflyging på den regionale helikopterruten mellom Bodø og Værøy fra 1. august 2019.

På følgende ruteområder er det inngått kontrakter for ruteflyging som gjelder for perioden 1. april 2017–31. 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.
- Andøya–Bodø v.v. og Andøya–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.

På følgende ruteområder er det inngått kontrakter for ruteflyging som gjelder for perioden 1. april 2016–31. mars 2020:

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

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 statlig kjøp av flyruter skal overføres til fylkeskommunene som en del av regionreformen.

## Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	29 097	37 500	30 100
	Sum kap. 1311	29 097	37 500	30 100

### Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås å bevilge 30,1 mill. kr i tilskudd til ikke-statlige flyplasser. Samferdselsdepartemen-

tet har inngått avtaler med de regionale, ikke-statlige flyplassene ved Notodden, Stord og Ørland, om kompensasjon for tjenester av allmenn økonomisk betydning for årene 2016–2020.

## Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	193 450	219 818	222 300
	Sum kap. 1313	193 450	219 818	222 300

### Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart, og skal være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede målsettinger regjeringen har i sam-

ferdselspolitikken. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området. Luftfartstilsynet fører tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging,

arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security) samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet har også en rekke direktoratsoppgaver, herunder utvikling og oppdatering av regelverk, informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Luftfartstil-

synet 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.

Det foreslås bevilget 222,3 mill. kr, som er en økning på om lag 2,5 mill. kr. I økningen inngår midler til nye oppgaver innen områdene security, IKT-sikkerhet og en satsing på området ubemannede luftfartøy (droner).

### Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Gebyrinntekter	126 864	136 812	138 400
02	Refusjon av diverse utgifter	711		
	Sum kap. 4313	127 575	136 812	138 400

#### Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av næringen for adgangskon-

troll og tilsyn med luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv.

I 2018 budsjetteres det med 138,4 mill. kr i gebyrinntekter.

### Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	71 709	71 909	74 300
	Sum kap. 1314	71 709	71 909	74 300

#### Post 01 Driftsutgifter

Statens havarikommisjon for transport skal gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren bidra til å øke sikkerheten i disse sektorene. Videre skal havarikommisjonen gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og

arbeidsulykker om bord på skip bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

Det foreslås å bevilge 74,3 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport i 2018 som er en økning på om lag 2,4 mill. kr fra saldert budsjett 2017. I økningen inngår helårseffekt av nye stillinger, jf. omtale i Prop. 1 S (2016–2017).

**Kap. 4312 Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
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, Gardermoen ble finansiert gjennom et lån fra staten. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kr.

**Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
80	Renter	71 251	50 300	39 400
	Sum kap. 5619	71 251	50 300	39 400

**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 2018 er rentene beregnet å utgjøre 39,4 mill. kr.

**Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
85	Utbytte	500 000	550 000	232 000
	Sum kap. 5622	500 000	550 000	232 000

**Post 85 Utbytte**

Ved behandlingen av Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*, jf. Innst. 255 S (2013–2014), sluttet Stortinget seg til en utbyttepolitikk for Avinor AS som sier at for regnskapsårene 2014–2017 vil det bli tatt utbytte på 50 pst. for resultat opp til 1 mrd. kr, mens det ikke vil bli tatt utbytte for resultat som overstiger dette beløpet.

Avinors årsresultat etter skatt for regnskapsåret 2016 var på 1 028,6 mill. kr. Det ble i 2017 tatt et utbytte på 550 mill. kr.

For regnskapsåret 2017 venter Avinor et resultat etter skatt på 464 mill. kr. I tråd med utbyttepolitikken for regnskapsårene 2014–2017 er det foreslått å budsjettere med et utbytte fra Avinor AS på 232 mill. kr i 2018. Endelig utbytte fastsettes på selskapets generalforsamling i 2018.



## Programkategori 21.30 Vegformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1320	Statens vegvesen	29 202 121	30 203 594	30 561 500	1,2
1321	Nye Veier AS	1 275 000	3 075 200	5 278 800	71,7
1323	Vegtilsynet		20 750	19 100	-8,0
	Sum kategori 21.30	30 477 121	33 299 544	35 859 400	7,7

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4320	Statens vegvesen	869 180	717 228	740 600	3,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	45 000	190 000	75 000	-60,5
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	43 887	20 000	4 000	-80,0
	Sum kategori 21.30	958 067	927 228	819 600	-11,6

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

Regjeringen følger opp hovedmålene i meldingen gjennom å utvikle et moderne og framtidrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere, og som bidrar til å styrke næringslivets konkurransekraft. Regjeringen vil fremme regional utvikling, og bidra til å nå nasjonale klimamål bl.a. gjennom bymiljøavtaler og byvekstavtaler og ved å legge bedre til rette for kollektivtransport, sykkel og gange. En robust infrastruktur med god standard og høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet bedrer trafikksikkerheten.

Departementets virkemidler for vegformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Sta-

tens vegvesen og Vegtilsynet og eierstyring av Nye Veier AS.

For vegformål totalt er budsjettforslaget for 2018 på 35,8 mrd. kr. For kap. 1320 Statens vegvesen, er budsjettforslaget på 30,5 mrd. kr. For kap. 1321 Nye Veier AS, er budsjettforslaget på 5,3 mrd. kr, en økning på 2,2 mrd. kr fra saldert budsjett 2017. Dette er i tråd med opptrappingsplanen for bevilgningene til selskapet. Budsjettforslaget for 2018 for kap. 1323 Vegtilsynet, er 19,1 mill. kr.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet. Vedlikeholdsetterslepet ble i 2015 redusert for første gang på flere tiår. Også i 2016 og 2017 er vedlikeholdsetterslepet redusert. I 2018 vil vedlikeholdsetterslepet samlet sett reduseres med om lag 1,3 mrd. kr. Det gjennomføres i første seksårs-

periode av planperioden 2018–2029 betydelige tiltak i riksveg tunneler som er lengre enn 500 meter, og som bl.a. har mangler i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Vedlikeholdsetterslepet i tunnelene vil bli redusert.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2018. Det er funnet rom for å prioritere midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på enkelte nye store prosjekter i 2018. Videre vil rammen gå til å sikre rasjonell gjennomføring av vedtatte store prosjekter.

Innenfor rammen til investeringer prioriteres fornyingstiltak. Videre vil programområdetiltakene i stor grad gå til å videreføre igangsatte tiltak. Det er i tillegg funnet rom for å starte opp flere nye tiltak, i hovedsak utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende samt trafikksikkerhetstiltak. Statlig bidrag til bymiljøavtaler og byvekstavtaler prioriteres.

Regjeringen mener det er nødvendig å fortsette satsingen på planlegging av nye vegprosjekter, og prioriterer dette også i 2018. Dette vil bidra til å sikre planavklaring for prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det oppgitt en planramme på 15,6 mrd. kr til opprusting av fylkesveger, inkl. tunnelsikkerhetsforskriften, i planperioden over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. I budsjettforslaget foreslås det 1 648,4 mill. kr til dette formålet (til særskilt fordeling innenfor rammetilskuddet). Av dette er 1 354,6 mill. kr fordelt mellom fylkeskommunene ut fra kriterier som reflekterer opprustings- og fornyingsbehovet i den enkelte fylkeskommune. Videre fordeles 293,8 mill. kr til gjennomføring av tunnelsikkerhetsforskriften over rammetilskuddet til fylkeskommunene.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt vekt på en balansert måloppnåelse. Dette innebærer å prioritere slik at ressursbruken bidrar til å nå de tre hovedmålene:

- bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Riksvegene er hovedårene i vegtransportsystemet og består av nærmere 10 700 km veg og 17 ferjesamband. Av den samlede lengden på riks- og fyl-

kesvegnettet utgjør riksvegene om lag 20 pst., men står for om lag halvparten av vegtrafikkarbeidet. For næringstransport med tunge kjøretøy er andelen om lag 65 pst.

For å oppfylle krav fastsatt i vegnormalene bør om lag 1 200 km av riksvegnettet være firefelts veg og om lag 1 450 km være to- eller trefeltsveg med midtrekkverk. Ved utgangen av 2017 vil 633 km være firefelts veg, mens det vil være midtrekkverk på 342 km to- eller trefelts veger. Om lag 1 510 km eller om lag 13 pst. av riksvegene er for smale for å tilfredsstille kravene til tofelts veg med gul midtlinje. For å oppfylle krav i vegnormalene bør det være 1 700 km gang- og sykkelveger og om lag 200 km kollektivfelt langs riksveg, mens det vil være om lag 1 520 km gang- og sykkelveger og om lag 71 km kollektivfelt ved utgangen av 2017.

Forsinkede vegprosjekter medfører at forventede effekter, som redusert reisetid, økt trafikksikkerhet m.m. kommer senere enn forutsatt i Nasjonal transportplan. Oppstart av et prosjekt senere enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan, kan skyldes at reguleringsplaner ikke er ferdige til planlagt tid, og det kan ha sammenheng med oppfølging av økonomiske planrammer. I en del prosjekter har det også vært betydelige kostnadsøkninger, særlig i tidlige planleggingsfaser. Dette kan bl.a. skyldes omfangsøkninger gjennom planleggingen, lokale og regionale krav, eller endrede forutsetninger som følge av f.eks. nye lovpålagte krav. Det må derfor arbeides med tiltak for å forbedre kostnadsstyringen. Det vises til nærmere omtale under Mål og prioriteringer.

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vintertid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert framkommelighet. Antallet stengninger ventes redusert som følge av tiltak på vegnettet som gjennomføres. De fleste stengningene skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2016–2017 var rv 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 432 timer, E134 Haukelifjell 185 timer og E6 Saltfjellet 186 timer. Tallene inkluderer ikke planlagte stengninger.

For å redusere risiko for at naturfarer og uforutsette hendelser skal gi redusert framkommelighet, utarbeider Statens vegvesen strekningsvise analyser og vurderinger for å identifisere sårbarheter langs vegnettet. Oppgradering av vegtrafikksentralene gir bedre håndtering av uforutsette

hendelser på vegnettet. Etaten har en landsdekkende beredskap som kan gjenopprette brutte vegforbindelser ved bruk av hurtigmonterbare elementbruer og mobile ferjekaibruer.

Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade også i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Klimaendringene krever økt forebyggende innsats. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å fortsette å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen. Slik samordning er etablert gjennom Naturfareforum hvor Statens vegvesen bidrar med ressurser inn i et felles sekretariat. Forumet ledes av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Utekontrollvirksomheten har økt de siste årene. For å bedre framkommeligheten vinterstid og hindre trafikale problemer forårsaket av tunge kjøretøyer, har Statens vegvesen økt beredskapen i utekontrollvirksomheten på dager det er varslet vanskelig føre. Den økte beredskapen videreføres i 2018.

Det er fortsatt behov for å utbedre tunneler i henhold til kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Det er lagt til grunn at utbedring av TEN-T-tunnelene fullføres innen 2020/2021. For de resterende riksveggtunnelene skal utbedringene fullføres innen 2022/2023. Det er behov for utbedring i 217 tunneler. I løpet av perioden 2014–2017 vil 41 tunneler være utbedret. Samtidig med dette arbeidet utbedres forfall som bl.a. omfatter utskifting/oppgradering av gammelt sikkerhetsutstyr og tilhørende elektroinstallasjoner. I tillegg har to tunneler i Oslo som er kortere enn 500 meter, og dermed ikke omfattes av forskriften, blitt utbedret fordi de har stor trafikk og behov for utskifting av sikkerhetsutstyr og utbedring av annet forfall. I 2018 forventes det at om lag 25 tunneler vil bli utbedret inkl. tunnelene Bamle og Kjørholt på E18 i Grenland som utbedres av Nye Veier AS.

Statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt fra om lag 975 mill. kr i 2016 til om lag 1 235 mill. kr i 2018. Økningen skyldes bl.a. generell kostnadsøkning i ferjedriften, behov for økt kapasitet og flere avganger som følge av trafikkvekst, samt nye myndighetskrav som f.eks. kompensasjon til rederiene i forbindelse med rabattendring, biodiesellavgift og CO<sub>2</sub>-avgift.

Bruk av elektrisk drevne ferjer på enkelte ferjesamband bidrar til å redusere klimagassutslipp. Det er også satt i gang et prosjekt med utvikling av hydrogenelektrisk ferje som vil bidra ytterligere. De siste årene har det blitt stilt krav til lav-

eller nullutslippsteknologi ved anbudsutlysning av riksvegferjesamband. Dette vil over tid kunne bidra til å redusere utslippene fra ferjesektoren betydelig, men tiltakene fører til økte kostnader.

Statens vegvesen har gjennomført en utredning om utfordringer og mulighetene for å videreutvikle ferjemarkedet på lang sikt, jf. omtale i Nasjonal transportplan 2018–2029. Utredningen danner grunnlag for langsiktige tiltak for å sikre brukerne et godt, sikkert og kostnadsriktig ferjetilbud som bidrar til økt samfunnsnytte. Tiltakene vil legge premissene for utviklingen i ferjemarkedet i årene framover mot 2050.

Det er betydelige utfordringer med å gjøre transportsystemet og hele reisekjeder universelt utformet og tilgjengelige hele året. Samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene er avgjørende for å få til gode løsninger for utforming, drift og informasjon som gir god framkommelighet og orientering for alle trafikantgrupper. En vesentlig del av bussholdeplasser og kollektivknutepunkter på riksvegnettet må oppgraderes for å bli universelt utformet. Om lag 700 holdeplasser langs riksveg, dvs. mindre enn 10 pst. av holdeplassene, har fullgod standard i dag. Statens vegvesen anslår at standarden på om lag 2 750 holdeplasser ikke er i samsvar med standarder for universell utforming.

Målrettet trafikkikkerhetsarbeid gir resultater. Det har over tid vært en stabil nedgang i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Norge var, sammen med Sveits, det landet i Europa som i 2016 hadde færrest drepte i vegtrafikken pr. innbygger. Utviklingen de siste årene har vært mer positiv når det gjelder reduksjon i antall drepte enn for utviklingen i antall hardt skadde. Ved inngangen til 2017 viste tallene for drepte og hardt skadde om lag 30 flere enn det som er angitt i målkurven i Nasjonal transportplan 2014–2023 som nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2024 om maksimalt 500 drepte og hardt skadde.

Utforkjøringsulykker og møteulykker står for mer enn 70 pst. av alle dødsulykker i trafikken. De siste årene har flere blitt drept i utforkjøringsulykker enn i møteulykker. Målrettet arbeid for å redusere møteulykker gjennom bygging av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking har bidratt til færre drepte i slike ulykker. Om lag 33 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet, om lag 43 pst. på fylkesveger, nærmere 18 pst. på kommunale veger og om lag 6 pst. på andre veger som er åpne for allmenn trafikk. Innsatsen fra fylkeskommunene og kommunene er derfor av stor betydning for ulykkesutviklingen. På riksvegnettet er møteulykker den domine-

rende ulykkestypen. Utforkjøringsulykker dominerer på fylkesvegnettet, mens ulykker med gående og syklende dominerer på det kommunale vegnettet.

Statens vegvesen har analysert alle dødsulykene i trafikken siden 2005. Høyere fart enn fartsgrensen og/eller etter forholdene var i 2016 en medvirkende årsak til om lag 35 pst. av dødsulykene, mot om lag 42 pst. i gjennomsnitt for perioden 2005–2016. Denne nedgangen er en positiv utvikling, som bl.a. kan forklares med mer holdningsskapende arbeid og bedre føreropplæring. Manglende ferdigheter hos førerne, ruspåvirkning, forhold knyttet til veg og vegmiljø og teknisk standard på involverte kjøretøyer er også medvirkende årsaker til dødsulykker. Feil og manglende bruk av bilbelte er av stor betydning for hvor alvorlige ulykkene blir. I perioden 2005–2016 brukte 40 pst. av de som omkom i bilulykker, ikke bilbelte. Bilbeltebruken er lavere for førere av tunge kjøretøyer enn for førere av personbiler.

I trafikk sikkerhetsarbeidet må satsingen på tiltak som kan påvirke trafikantatferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak, videreføres. Av fysiske tiltak prioriteres virkemidler for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker med vekt på å etablere midtrekkverk og forsterket midtoppmerking (rumlefelt). Revidert føreropplæring, mer målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet samt utskifting av kjøretøyparken til kjøretøy med stadig nyere teknologi vil også bidra. Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg 2018–2021, som Statens vegvesen utarbeider i samarbeid med flere andre aktører, vil inneholde en rekke konkrete tiltak som vil bidra til å oppnå etappemålet i Nasjonal transportplan 2018–2029 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030.

Det er dokumentert et stort omfang av ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Eksempler på slik aktivitet er bruk av fiktive identiteter på kjøretøyer, teknisk manipulering av kjøretøy, forfalskning av rettighetsdokumenter som f.eks. vognkort og førerkort, ulovlig verksteddrift, transportkriminalitet, juks ved førerprøver m.m. I tillegg til fortsatt oppfølging gjennom tilsyn og kontroll etablerte Statens vegvesen i 2016 en egen enhet som skal forebygge og avdekke kriminell og samfunnsskadelig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Statens vegvesen samarbeider tett med andre offentlige etater i dette arbeidet.

Som ledd i Paris-avtalen har Norge meldt inn at vi vil påta oss en betinget forpliktelse om å redusere utslippene av klimagasser med minst 40 pst. i 2030 sammenliknet med norsk nivå i 1990. Norge

er i dialog med EU om felles oppfyllelse av klimamålet for 2030. Norge er knyttet til EUs kvotesystem gjennom EØS-avtalen. Norske bedrifter vil dermed på lik linje med bedrifter i EU bidra til å redusere kvotepliktige utslipp med 43 pst. fra nivået i 2005, uavhengig av en avtale om felles oppfyllelse av 2030-målet. Ved en felles oppfyllelse vil også EUs regelverk om innsatsfordeling, bokføring av utslipp og opptak i skog og andre landarealer bli relevant for Norge. EU-kommisjonen har lagt fram et forslag til mål for utslippskutt i ikke-kvotepliktig sektor i Norge på 40 pst. fra 2005 til 2030. Regjeringen la før sommeren fram en strategi for hvordan Norge kan oppfylle klimaforpliktelsen for 2030 (se Meld. St. 41 (2016–2017) – Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid). Gjennom et samarbeid med EU vil 2030-målet for ikke-kvotepliktige utslipp nås med hovedvekt på innenlandske utslippsreduksjoner og med nødvendig bruk av EU-regelverkets fleksibilitetsmekanismer. De ikke-kvotepliktige utslippene kommer i hovedsak fra transport, jordbruk, bygg og avfall, men også fra industrien og petroleumsvirksomheten. Utslipp fra vegtrafikken utgjør om lag 40 pst. av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor. I 2016 var utslippet fra vegtrafikken på 9,9 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter som er en nedgang på 3,6 pst. fra 2015. Regjeringens strategi for 2030 legger til rette for betydelige utslippsreduksjoner nasjonalt.

Økt trafikk, drift av vegnettet og vegutbygging øker miljøskadelige utslipp og presset på natur, dyrket og dyrkbar mark, verdifulle kulturminner m.m. Tiltak som skader naturmangfold, skal så langt som mulig unngås, før avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes. Valg av løsninger som er mindre plasskrevende og mer tilpasset stedlige forhold, er sentrale for å redusere negative konsekvenser av vegprosjekter. For å redusere miljøskadelige utslipp skal bruk av miljøgifter raskest mulig fases ut, og det skal vurderes om ønsket effekt kan oppnås ved bruk av mindre miljøskadelige kjemikalier. Det legges vekt på dette i planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vegene.

For deler av påvirkningen på naturmangfold går utviklingen i riktig retning, men høy utbyggingstakt gir nye utfordringer som må løses i planleggingsfasen. For klimagasser og spesielt lokal luftforurensning vil utskiftning av kjøretøyparken gradvis forbedre situasjonen. Lokale problemer med svevestøv kan også reduseres gjennom renhold av vegdekkene og redusert hastighet i utsatte områder.

I vegsektoren er det krevende å nå de nasjonale målene for støy. Økt trafikk og befolkningsøkning i støyutsatte områder fører til at folk blir mer utsatt for støy. Statens vegvesen har beregnet at om lag 13 000 personer som bor ved riksveg, har innendørsstøy på over 38 dBA. Nye veger som blir lagt utenom tettsteder og mindre byer, bidrar til at færre blir utsatt for støy.

Saltforbruket gikk noe ned i 2016, og det blir gjennomført tiltak som kan redusere saltskader i innsjøer. Bruken av salt skal reduseres, og bruk av skadelige kjemikalier i bygging og drift skal fases ut.

Det var overskridelser av grenseverdiene for NO<sub>2</sub> i Oslo og Bergen i 2016. Strengere avgasskrav gjør at det forventes at problemet avtar i årene som kommer, men det må likevel påregnes tilfeller med høye NO<sub>2</sub>-nivåer i flere år, spesielt i Oslo. Forskrift om lavutslippssoner for biler er fastsatt, og det arbeides med å tilrettelegge for miljødifferensierte bompenger. Dette vil kunne bidra til at grenseverdiene for NO<sub>2</sub> kan overholdes raskere. Grenseverdien for svevestøv (PM<sub>10</sub>) ble overskredet i Narvik og Tromsø i 2016. Det antas at vegstøv er hovedkilden i Tromsø, mens industri- og havneaktivitet bidrar i tillegg til vegtrafikken i Narvik. De viktigste kildene til svevestøv er eksosutslipp, vegslitasje, vedfyring og langtransportert forurensing.

Nasjonal transportplan 2018–2029 har som mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det er også et mål at 8 av 10 av elevenes skolereiser skal være med sykling og gåing.

Pålitelighet, god framkommelighet og god kapasitet er de viktigste virkemidlene for å gjøre kollektivtransporten konkurransedyktig overfor biltrafikken. Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viste at kollektivtrafikkan delen var 10 pst. Siden 2005 har bruken av kollektivtransport økt med om lag 36 pst. Videre viser reisevaneundersøkelsen at det å gå utgjør 21 pst. av alle reiser. Undersøkelsen viste også at den nasjonale sykkelandelen var på 4,5 pst., mens målet fram mot 2023 er 8 pst.

Vegtilsynet må være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett, og også foreslå regelendringer der kravene til trafikksikkerhet ikke er tilstrekkelig ivaretatt.

Gjennom vedtekter og avtaler med Samferdselsdepartementet har Nye Veier AS fått et spesielt mandat for å søke å optimalisere nytte og kostnad. Vedtektene fastsetter bl.a. at strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres

gjennomført foran de med lav eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Prioriteringsmetodikken selskapet bruker, bygger på kontinuerlig oppdaterte nytte-/kostnadsanalyser av den samlede prosjektporteføljen. Nye Veier AS legger opp til å prioritere innen sin tildelte utbyggingsportefølje to ganger årlig.

Selskapets portefølje deles inn i følgende fire utbyggingsområder:

- E18 Sør-Østlandet fra Langangen til Grimstad
- E39 Sør-Vestlandet fra Kristiansand til Ålgård
- E6 Mjøsområdet fra Kolomoen til Ensby
- E6 Trøndelag fra Ulsberg til Melhus og fra Ranheim til Åsen.

Nye Veier AS har som mål å effektivisere vegbyggingen ved at nytteverdien av investeringene økes og kostnadene til utbygging og drift reduseres. Selskapet legger til grunn 20 pst. kostnadsreduksjon uten nyttetap selv innenfor dagens regelverk og med gjeldende rammebetingelser.

Selskapet vil søke mer effektive planprosesser som fokuserer på nytten av investeringene, sett opp mot kostnadene. Nye Veier AS ønsker å trekke inn kunnskapsinstitusjoner og leverandørmarkedet allerede i tidlig planfase. Digitalisering og ny teknologi gir muligheter for raskere og bedre planprosesser.

Nye Veier AS har invitert anleggsbransjen og leverandørene til samarbeid om prosjektutvikling og utvikling av nye løsninger. Ved å legge vekt på livsløpsvurderinger og gi leverandørene større frihet i valg av løsninger, har selskapet allerede oppnådd store effektiviseringsgevinster. For å utvikle sektoren, og til fulle dra nytte av kompetansen i rådgiver- og anleggsbransjen, er det viktig at standarder og krav ikke er til hinder for nytenking og innovasjon.

Rask og effektiv utbygging øker nytten av veinvesteringene og gir muligheter for reduserte kostnader. Nye Veier AS har forutsigbar finansiering gjennom både statlige bevilgninger og bompenger. Basert på et langsiktig bevilgningsnivå tilsvarende forslaget for 2018 vurderer selskapet at utbygging av de fleste prosjektene i oppstartsporteføljen på 12 år er realistisk.

## Resultatrapport 2016

### Framkommelighet

I 2016 ble 83,4 km ny riksveg åpnet for trafikk, mens målet var 73 km. Prosjektene E6 Jansnes-Halselv og E134 Stordalstunnelen som var forutsatt åpnet i henholdsvis 2014 og 2015, ble først åpnet for trafikk i 2016.

Følgende prosjekter med kostnad over 200 mill. kr ble åpnet for trafikk:

- *E18 Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus.* Prosjektet omfattet bygging av firefelts veg i ny trasé på en om lag 6 km lang strekning i Hobøl kommune i Østfold og Ski kommune i Akershus, bygging av to planskilte kryss, samt tilhørende gang- og sykkelveger.
- *E39 Drægebø–Grytås og Birkeland–Sande N i Sogn og Fjordane.* Prosjektet omfattet bl.a. bygging av to delstrekninger på til sammen om lag 9 km i Gaular kommune, hvorav 3 km er lagt i ny trasé forbi Sande sentrum, en tunnel på om lag 1 km, en bru på om lag 100 meter samt om lag 2 km gang- og sykkelveger.
- *E134 Stordalstunnelen i Hordaland.* Prosjektet omfattet omlegging av E134 på strekningen Lauareid og Bakka med om lag 4 km i Etne kommune, en tunnel på om lag 1,2 km, samt en kortere tunnel, omlegging av sideveger og etablering av nytt kryss med fv 48. Prosjektet har lagt til rette for at gående og syklende kan bruke tidligere E134 på strekningen.
- *E6 Frya–Sjøa i Oppland.* Prosjektet omfattet bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en om lag 33 km lang strekning i Sør-Fron, Nord-Fron og Sel kommuner. E6 er bygd i ny trasé på nesten hele strekningen og er lagt utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. Videre omfattet prosjektet fem planskilte kryss, en ny døgnhvileplass for tungtransporten samt to tunneler på henholdsvis 3,7 km og 4,4 km.
- *E6 Kråkmofjellet nord i Nordland.* Prosjektet omfattet utbedring av en om lag 5 km lang strekning mellom Femtvassli og Kråkmo i Hamarøy kommune, en bru på om lag 75 meter samt en tunnel på om lag 0,5 km.
- *E6 Halselv–Møllnes i Finnmark.* Prosjektet omfattet delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 14 km lang strekning i Alta kommune, og bygging av to tunneler på om lag 2,5 og 1,3 km. Prosjektet har kortet inn E6 med om lag 2 km.
- *E6 Jansnes–Halselv i Finnmark.* Prosjektet omfattet delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 3 km lang strekning i Alta kommune, og bygging av tunnel på om lag 1 km, samt 1,6 km gang- og sykkelveger. Prosjektet har gitt en mindre innkorting av E6.

Ni skredutsatte punkter ble utbedret i 2016, mens målet var fem. Prosjektet E134 Stordalstunnelen som var forutsatt åpnet for trafikk i 2015, ble først

åpnet i 2016. I tillegg ble det utbedret et skredutsatt punkt på E39 i Romarheimsdalen etter at det ble bevilget midler til prosjektet i revidert nasjonalbudsjett for 2016.

Om lag 41 km veg ble utbedret slik at vegbredden tilfredsstillte kravet til å etablere gul midtlinje. Målet var om lag 23 km. Bl.a. ble prosjektet E134 Stordalstunnelen som var forutsatt åpnet for trafikk i 2015, først åpnet i 2016.

Det var i 2016 ikke lagt opp til å etablere kollektivfelt langs riksvegnettet, men det ble etablert 2,6 km kollektivfelt. Det ble som et strakstiltak, etablert om lag 1,5 km med kollektivfelt langs E6 på strekningen Mortensrud-Skullerud i forbindelse med gjennomføringen av tunneloppgraderingsprogrammet i Oslo.

Målet for 2016 var å legge til rette 49,2 km veg for gående og syklende, hvorav 2,4 km i byer og tettsteder. Resultatet ble 41,4 km, hvorav 4,1 km i byer og tettsteder. Det var forutsatt å etablere gang- og sykkelveg i forbindelse med prosjektet rv 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i 2016, men dette prosjektet ble åpnet for trafikk først i 2017. Økningen i byer og tettsteder skyldes at det ble lagt til rette for gående og syklende som en del av arbeidet med å utbedre fv 354 Breiviksbrua i Telemark i forbindelse med omklassifisering til fylkesveg.

Statens vegvesen hadde 112 driftskontrakter pr. 1. september 2016, fordelt på 15 ulike entreprenører. I driftskontrakter som hadde oppstart fra og med 2013, ble det innført strengere krav til standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking enn tidligere. Dette vil være innført i alle kontrakter i løpet av 2018. Endringen i standard gir bedre trafikksikkerhet og framkommelighet.

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2016 brukt om lag 1 230 mill. kr som medførte at 1 300 km veg, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt vegdekke. Statens vegvesen har i sin vedlikeholdsstandard satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til spordybde og jevnhet. Andelen vegdekke på riksvegnettet som har god eller meget god standard, økte fra 79,9 pst. i 2015 til 81,5 pst. i 2016.

I 2016 ble det meldt totalt 55 skipsulykker med ferjer på riks- og fylkesvegsamband til Sjøfartsdirektoratet, som er en nedgang på om lag 40 pst. fra 2015. 25 av ulykkene skyldtes grunnstøting og sammenstøt mellom ferje og ferjekai. I de fleste tilfeller av grunnstøting og sammenstøt registreres det skade på fartøy og/eller ferjekai. Det har vært en nedgang i antall hendelser, men antall personskader er fortsatt høyt. Statens vegvesen er derfor i dialog med næringen for å finne tiltak som

kan bidra til å redusere antall hendelser. Statens vegvesen har innarbeidet krav til sikkerhet i større grad enn tidligere i kontraktsmalen for framtidige ferjekontrakter.

#### Trafikksikkerhet

I 2016 ble 135 personer drept og 656 personer hardt skadd i vegtrafikkulykker. Totalt er dette 19 færre drepte og hardt skadde enn i 2015, og en positiv utvikling mot etappemålet på maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. Fra 1970 til 2016 er antall omkomne i trafikken redusert med 76 pst. samtidig som trafikken er mer enn tredoblet (se figur 4.3).

I Prop. 1 S (2015–2016) ble det lagt til grunn at vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2016, ville gi fem færre drepte og hardt skadde. Gjennomførte tiltak i 2016 ga et beregnet resultat på seks færre drepte og hardt skadde. Årsaken til dette er at forsterket midtoppmerking ble etablert på andre strekninger enn det som var forutsatt.

Målet for 2016 var at 15,5 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 6,2 km fordi prosjektet rv 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør som var forutsatt åpnet for trafikk i 2016, først ble åpnet i 2017. I 2016 ble det bygd midtrekkverk på 33,7 km to- og trefeltsveger, mens målet var 32,4 km. Ved utgangen av 2016 var det i alt om lag 330 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

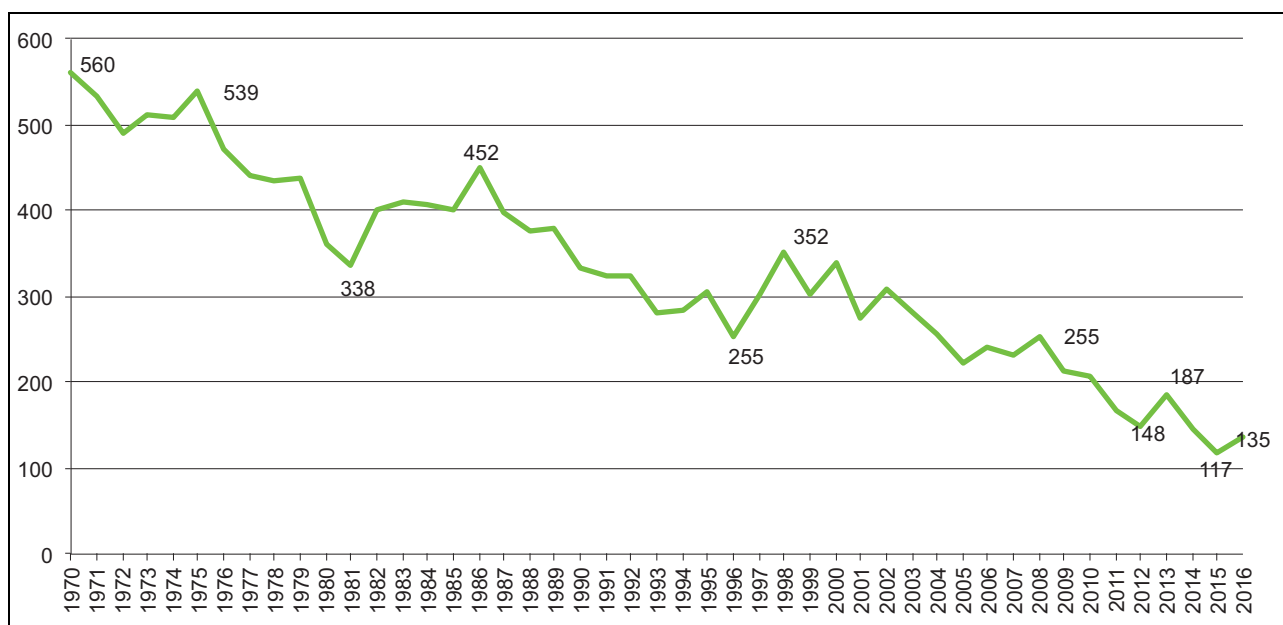
Det ble i 2016 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 200 km riksveg, mens målet var om lag 240 km. Målet var bl.a. basert på en forut-

setning om å etablere dette tiltaket i forbindelse med dekkelegging på egnede strekninger på riksvegnettet. Det ble imidlertid etablert forsterket midtoppmerking på færre strekninger enn forutsatt i forbindelse med dekkeleggingen. Ved utgangen av 2016 var det på landsbasis etablert forsterket midtoppmerking på om lag 1 550 km riksveg.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2016 var 94,7 pst. som brukte bilbelte i tettbygde strøk, og 96 pst. som brukte det utenfor tettbygde strøk. Sammenliknet med 2015 er dette en svak økning både i og utenfor tettbygde strøk.

Statens vegvesen videreførte trafikksikkerhetskampanjene fra 2015 med temaene bruk av setebelte i buss, ungdom og fart, samt bedre samspill mellom syklist og bilist. Dette er langsiktige nasjonale kampanjer, og evalueringer og tilstandsundersøkelser viser at trafikantene har mer kunnskap og bedre holdninger og atferd.

Bruk av ny funksjonalitet i etablerte kontrollsystemer gir bedre statistikk og styringsgrunnlag for målretting av kontroller. Dette øker Statens vegvesens evne til å legge til rette for effektive kontroller med høy oppdagelsesrisiko. Ved gjennomføring av målrettede kontroller brukes imidlertid mer tid pr. kontrollobjekt på grunn av mer oppfølgingsarbeid som bidrar til at antallet kjøretøyer og sjåfører som kontrolleres, blir redusert. Effekten av å gjennomføre kontrollene med større målretting er likevel positiv ved at etatens ressurser benyttes mer effektivt, og at kontrollobjektene med mangler blir hyppigere kontrollert.



Figur 4.3 Utvikling i antall drepte i vegtrafikken 1970–2016

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

Antall tungtransportkontroller har økt med over 20 pst. fra 2015 til 2016 og er en økning på om lag 16 pst. av gjennomsnittet de tre foregående år. Økningen skyldes bl.a. effektivitetsgevinster ved bruk av nye VaDIS, et elektronisk saksbehandlingsverktøy for utekontrollaktivitet.

Kontrollene i 2016 var særlig rettet mot vinterutrustning, bremses og kabotasje. De viste at andel kjøretøyer med mangler og bruksforbud er redusert. Det var færre utenlandske vogntog som ikke tilfredsstilte kravene for å ferdes på norske vinterveger sammenliknet med tidligere år. Antall bruksforbud for mangelfull vinterutrustning (dekk/kjetting) gikk ned. Dette skyldes bedre dekkutrustning. Tallene vil imidlertid kunne variere fra år til år ut fra føreforholdene.

Antall stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll i 2016 var på samme nivå som i 2015 og i samsvar med kravet om 0,3 pst. av gjennomførte kontroller.

På trafikantområdet er det ført tilsyn med den obligatoriske føreropplæringen. Det er fattet 50 vedtak om tilbakekalling av godkjenninger av kjøreskoler i 2016, som er på nivå med 2015. Innsatsen mot ulovlig trafikkopplæring har økt.

Statens vegvesen har videreutviklet samarbeidet med andre tilsynsmyndigheter, og gjennomførte en landsomfattende aksjon rettet mot ulovlig drift av ikke-godkjente verksteder. Aksjonen dokumenterer viktigheten av koordinert innsats fordi det ble avdekket brudd knyttet til alle deltagende etaters ansvarsområder. Statens vegvesen anmeldte 54 virksomheter for ulovlig verksteddrift i forbindelse med aksjonen.

## Miljø

I følge Statistisk sentralbyrå var utslippet av klimagasser fra vegtrafikken 9,9 mill. tonn i 2016, en reduksjon på 3,6 pst. fra 2015. Hovedårsaken til reduksjonen er at omsetningen av biodrivstoff økte fra 188 millioner liter i 2015 til 462 millioner liter i 2016. Dette reduserte alene utslippene med 6 pst. Utslippene av klimagasser fra nye personbiler ble redusert fra 100 g/km i 2015 til 93 g/km i 2016. Det ble registrert 24 245 nye elbiler i 2016, en nedgang på 6 pst. fra 2015. Dette skyldes bl.a. at ladbare hybridbiler i 2016 har blitt prismessig fordelaktige på grunn av redusert engangsavgift, og færre har valgt elbil. Av de nyregistrerte nullutslippsbilene var 23 hydrogendrevne. Inkludert bruktimport ble det førstegangsregistrert totalt 29 526 personbiler med nullutslipp i 2016. Det ble registrert 37 922 nye personbiler med hybriddrift som var en dobling fra 2015. Av disse var 20 633

ladbare hybrider, en økning på 62,9 pst. Det ble registrert 607 nye varebiler med nullutslipp i 2016, mot 680 i 2015.

For vegprosjektene som ble åpnet for trafikk i 2016, er det beregnet at CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken ble redusert med om lag 2 250 tonn i åpningsåret. Reduksjonen er hovedsakelig knyttet til innkorting av veg. Forskningsprogrammet EMIROAD (Emission from road transport vehicles) hadde som mål å skaffe ny kunnskap om utslipp fra kjøretøyer under nordiske forhold, og ved ulike kjøreforhold. Kunnskapen en har fått gir nye muligheter i arbeidet med å redusere forurensning fra kjøretøyer.

Bruk av piggfrie dekk er avgjørende for å redusere svevestøv fra vegtrafikk. I Bergen og Oslo var piggfriandelen henholdsvis 87 og 88 pst. i vintersesongen 2016/2017. I Drammen og Fredrikstad/Sarpsborg var andelen på henholdsvis 81 og 80 pst., mens den i Stavanger/Sandnes var på 75 pst. I alle disse byene var piggfriandelen på tilnærmet samme nivå som i 2016. I Trondheim der piggdekkgebyr ble innført 1. november 2016, var piggfriandelen på 70 pst. i februar 2017, mot 64 pst. på samme tidspunkt i 2016. Stavanger har som mål å innføre piggdekkgebyr høsten 2017. Forskriftsfestede grenseverdier for NO<sub>2</sub> ble i 2016 overskredet i Oslo og Bergen, herunder time- og årsmiddelkrav. I Bergen var årsmiddelet 41 µg/m<sup>3</sup>, mens grensen er på 40 µg/m<sup>3</sup>. I Oslo var årsmiddel 55 µg/m<sup>3</sup>. Den viktigste kilden til NO<sub>2</sub> er vegtrafikk.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides for noen boliger. Det ble gjort tiltak ved 20 boliger for å få disse under grenseverdien for innendørs støy som er på 42 dB. I tillegg er det et nasjonalt mål å redusere antallet personer som utsettes for innendørs støy over 38 dB. I 2016 var målet 258 personer, mens resultatet ble 144 personer. Avviket skyldes i hovedsak at noen prosjekter har fått utsatt åpning til 2017. Det største avviket er knyttet til prosjektet E39 Hove-Sandved i Rogaland.

Det var i 2016 et mål å utbedre 10 konflikt-punkter mellom veg og naturmangfold, mens det ble utbedret 17. Økningen skyldes i hovedsak at vegetasjonsrydding og tiltak i tråd med vannforskriften ikke var en del av de opprinnelige kartlagte konfliktpunktene. Det var kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 40 driftskontrakter i 2016. Videre er det gjennomført tiltak mot fremmede arter som er kartlagt tidligere. I driftskontraktområdene foretas kartlegging om lag hvert femte år, og før utlysning av nye driftskontrakter. Det er nå gjen-



nomført kartlegging av fremmede arter for de fleste pågående driftskontraktene. Bekjempelse av fremmede arter er ivaretatt i 47 investeringsprosjekter. Det er utarbeidet rapport som beskriver hvordan Statens vegvesen følger opp regelverk om fremmede arter.

I 2016 var målet å begrense nedbyggingen av dyrket mark til 678 dekar. Totalt ble det bygd ned 711 dekar dyrket mark. Avviket gjelder beslag av 25 dekar dyrket mark i forbindelse med utbyggingsprosjektet rv 9 Sandnes–Harstadberget i Aust-Agder og 8 dekar i forbindelse med prosjektet E16 Hønenkrysset i Buskerud.

Statens vegvesen utga i 2016 håndbok V271 Vegetasjon i veg- og gatemiljø, som gir rettledning om vegetasjon langs veg og gate i forbindelse med planlegging og bygging. Videre gjennomførte Statens vegvesen en evaluering av prosjekter for økologisk kompensasjon. Vegvesenet videreførte arbeidet med metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold, og satte i gang arbeid med ny metode og nytt kartbasert planleggingsverktøy for vurdering av landskapsøkologiske virkninger av vegprosjekter. Første versjon av planleggingsverktøyet skal være ferdigstilt innen utgangen av desember 2017.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom en direktoratsgruppe med underliggende arbeidsgrupper. Dette skjer regionalt gjennom vannregionutvalgene og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. Etaten har satt i gang arbeid med renseanlegg i forbindelse med tunnelrehabiliteringer for å håndtere avrenning av forurenset vaskevann. Det er også satt i gang et flerårig overvåkningsprogram for saltskader i innsjøer. Avrenning av vegsalt, metaller og andre miljøskadelige kjemikalier kan endre den kjemiske sammensetningen i innsjøer og endre artssammensetning i vannmiljø, jordsmonn og vegetasjon. NORWAT (Nordic Road Water) var et fireårig forsknings- og utviklingsprogram i regi av Statens vegvesen som ble avsluttet i 2016. Hensikten med programmet var å få kunnskap som setter Statens vegvesen i stand til å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde vegnettet og samtidig skade vannmiljøet minst mulig.

Foreløpige tall for saltforbruket i vintersesongen 2016/2017 viser at det var på i underkant av 230 000 tonn, som er om lag 35 000 tonn mindre enn i sesongen 2015/2016. Reduksjonen skyldes i hovedsak været og en tettere oppfølging av forbruket. Forbruket er fortsatt høyt, og Statens vegvesen har vedtatt flere tiltak for å redusere dette.

Bl.a. legges det opp til at oppgjørsformen for salting vil bli endret i nye kontrakter som lyses ut.

I 2016 ble 23 innsjøer nær veg undersøkt for miljøpåvirkning av salt og metaller. 19 av disse er i varierende grad påvirket av vegsalt. 12 innsjøer har blitt lagdelt på grunn av salttilførselen, dvs. at det blir liggende et tungt, stabilt lag med relativt høy saltkonsentrasjon på bunnen av innsjøen, som fører til reduksjon av oksygen i bunnvannet. Innsjøene er i varierende grad forurenset av metaller. Kobber og sink, som er typiske for forurensning fra veg, fins i relativt høye konsentrasjoner. I tillegg er planteplanktonsamfunnene undersøkt i noen sjøer. Dette gir først og fremst gode data til framtidige trendundersøkelser, men det er indikasjon på at noen arter er påvirket av saltingen.

#### Universell utforming

Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye veganlegg og gjennom systematisk oppgradering av eksisterende infrastruktur. Hensynet til universell utforming inngår i håndbøker og innarbeides i kjøp av tjenester m.m. Statens vegvesen har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, de andre transportetatene og andre offentlige aktører innen fagområdet.

I 2016 ble 41 holdeplasser oppgradert, som er ni flere enn målsettingen. Økningen skyldes i hovedsak at enkelte tiltak ble åpnet i 2016 mot tidligere forutsatt i 2015. To av fire knutepunktoppgraderinger ble utsatt på grunn av behov for nye planavklaringer.

Statens vegvesen videreførte i 2016 kartleggingen av status for universell utforming av riksvegferjesamband med tilhørende kaianlegg. Videre oppdaterte Statens vegvesen kravene til utforming av ferjer i anbudsrammen i 2015. Dette medfører forbedring i ferjemateriellet etter hvert som nye kontrakter inngås. 1. januar 2018 vil halvparten av riksvegferjesambandene ha kontrakter der det er nye krav til universell utforming, og innen 2022 vil samtlige riksvegferjesamband ha slike kontrakter.

Kartlegging av holdeplasser og kollektivknutepunkter er videreført. Kollektivknutepunkter og hele reisekjeder var tema for felles befaring for brukermedvirkningsforaene for tog-, fly-, veg- og sjøtransport i 2016. Statens vegvesen har bidratt i arbeidet med Nasjonal reiseplanlegger og håndbøker om rutedata og om elektronisk billettering. Dette danner rammeverk for informasjon om universell utforming som kan benyttes i kundeinformasjonstjenester. Håndboken om nasjonale rute-

data og rammeverk for å registrere informasjon om universell utforming er ferdig.

Statens vegvesen innhenter erfaringer med vinterdrift av gang- og sykkelveger for å evaluere krav og følge opp kontrakter og metoder som gir god framkommelighet for trafikantene. Nye rutiner og krav til god tilgjengelighet hele året ble innført i kontrakter fra 2013 og vil bli implementert på alle riksveger i 2018. Statens vegvesen gjennomfører inspeksjon av gang- og sykkelanlegg årlig, og mindre hindringer på deler av strekningene utbedres.

#### Vegtilsynet

I 2016 var Vegtilsynets hovedvirksomhet knyttet til tilsyn med Statens vegvesens regioner, Vegdirektoratet og Nye Veier AS. Tilsynsprogrammet er rettet mot risiko for svikt i arbeidsmåter og manglende etterlevelse av regelverket hos tilsynspart. Det ble gjennomført åtte tilsyn under temaene styringssystem for sikker veg, teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt, oppfølging av driftskontrakter, inspeksjon av bruer, arbeidsvarsling, behandling av fravik fra krav og beredskapsplaner for værutsatte strekninger. Gjennomførte tilsyn bekrefter at Statens vegvesen har et styringssystem, men at dette ikke i tilstrekkelig grad blir fulgt. Tilsyn med Nye Veier AS viste at selskapet er godt i gang med å etablere et styringssystem for sikker veg.

Vegtilsynet fikk i 2016 tildelt kontrollfunksjonen etter EU-forordning nr. 886/2013 om informasjonstjenester angående sikkerhetsrelevante hendelser eller forhold langs vegnettet. Det ble i 2016 gjennomført ett tilsyn med Vegdirektoratet etter forordningen.

#### Nye Veier AS

Nye Veier AS har vært i operativ drift siden 1. januar 2016. Utbyggingsporteføljen er på 530 km, hovedsakelig firefelts motorveg, med en estimert utbyggingskostnad på 148 mrd. kr. Aktiviteten i selskapet reguleres i henhold til inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder er bevilgninger over statsbudsjettet og bompenger.

Ved utgangen av 2016 var det 85 fast ansatte i selskapet, mens det pr. august 2017 var 128 ansatte.

Driftsinntektene i 2016 ble 541 mill. kr mot driftskostnader på 529 mill. kr. Årsresultatet i 2016 ble 24 mill. kr. 2016 var det første året selskapet var operativt og startet opp sitt første utbyggingsprosjekt. Hele det statlige tilskuddet, bevilget over kap. 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, stilles til disposisjon for selskapet, men regnskapsmessig blir det inntektsført gjennom fakturering til departementet i takt med aktiviteten. De delene av tilskuddet fra staten som ikke ble fakturert fra selskapet, framgår av selskapets årsregnskap som en gjeld til staten.

## Nærmere om budsjettforslaget

## Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	<sup>1</sup> Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	10 887 920	11 477 894	11 982 800
26	Vegtilsyn <sup>2</sup>	15 684		
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	457 212	519 000	989 300
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 138 335	14 321 800	14 173 000
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	681 451	609 000	638 200
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	272 723	277 900	272 500
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	-3 958	10 300	
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	528 442	478 100	119 100
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	386 563	328 700	135 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 390	170 700	181 700
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	709 407	743 800	758 700
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	74 328	122 500	76 400
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	861 624	1 143 900	1 234 800
	Sum kap. 1320	29 202 121	30 203 594	30 561 500

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017* og Innst. 401 S (2016–2017) ble kap. 1320, postene 23, 30 og 36 redusert med hhv. 10 mill. kr, 7,4 mill. kr og 50 mill. kr.

<sup>2</sup> Fra 2017 ble Vegtilsynet skilt ut fra Statens vegvesen og utgifter budsjetteres på kap. 1323.

Budsjettforslaget for 2018 for Statens vegvesen er totalt på 30 561,5 mill. kr som er 358 mill. kr høyere enn saldert budsjett 2017.

For å gi en bedre oversikt over hva Statens vegvesens budsjett går til, vil det fra budsjettet for 2019 innføres en 01-post (driftspost) på kap. 1320 Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i budsjettproposisjonen for 2019.

Tabell 4.1 viser på postnivå prosentandel av forslaget til budsjett for 2018 fordelt på operative oppgaver og administrative oppgaver. Prosentandelen er basert på regnskap for 2016. Tabellen gir informasjon om hvor stor andel av midlene som brukes på konkrete vegtiltak og hvor mye som benyttes til mer administrative oppgaver knyttet til vegtiltak.

Tabell 4.1 Prosentvis fordeling av forslag 2018 på operative oppgaver og administrative oppgaver

Kap./post	Operative oppgaver <sup>1</sup>	Lønns-kostnader	Kjøp av konsulent-tjenester	Husleie, IKT og øvrige adm.kostn.
Kap. 1320 Statens vegvesen	68	16	9	7
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	47	<sup>3</sup> 31	8	14
30 Riksveginvesteringer	79	7	11	3
31 Skredsikring riksveger	78		<sup>2</sup> 22	
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	89		<sup>2</sup> 11	
36 E16 over Filefjell	94		<sup>2</sup> 6	
37 E6 vest for Alta	95		<sup>2</sup> 5	

<sup>1</sup> Midler knyttet til drift, vedlikehold og investeringer som entrepriser, planlegging, prosjektering, byggherrekostnader og grunn-erwerb.

<sup>2</sup> Samlet for lønn, konsulent tjenester og husleie mv.

<sup>3</sup> På post 23 er en relativt stor andel av kostnadene knyttet til lønnskostnader for forvaltning av riks- og fylkesveg m.m. og trafikanter og kjøretøytilsyn.

Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 11 982,8 mill. kr. Dette er en økning på 504,9 mill. kr, eller 4,4 pst. fra saldert budsjett 2017.

Det foreslås bevilget 989,3 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter. Av dette settes det av 510 mill. kr til det nye OPS-prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet i Hedmark.

Til investeringer under Statens vegvesen (postene 30, 31, 36 og 37) foreslås bevilget til sammen 15 065,3 mill. kr fordelt med:

- 14 173,0 mill. kr til riksveginvesteringer
- 638,2 mill. kr til skredsikring riksveger
- 119,1 mill. kr til E16 over Filefjell
- 135,0 mill. kr til E6 vest for Alta.

Videre foreslås 758,7 mill. kr til skredsikring på fylkesveger (post 62) og 272,5 mill. kr til tiltak for å kompensere for økt arbeidsgiveravgift (post 34).

Til post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, foreslås det bevilget 181,7 mill. kr.

Det foreslås bevilget 76,4 mill. kr til post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, er 1 234,8 mill. kr.

#### Mål og prioriteringer 2018

Det er et mål å utvikle et moderne, sikkert og framtidsrettet transportsystem, som løser innbyggernes behov for framkommelighet på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Spesielt er det utfordringer knyttet til trafikkavviklingen i de stør-

ste byene. Regjeringens prioriteringer i budsjettet vil bidra til å gjøre trafikkavviklingen enklere, raske og sikrere og dermed bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard og videreført innsats på trafikant- og kjøretøyområdet vil bedre trafiksikkerheten.

Statens vegvesen vil i 2018 arbeide videre med rammevilkårene for intelligente transport-systemer. Det skal legges til rette for at Norge skal ligge i front innenfor bruk av intelligente transportsystemer der vegteknologi og selvkjørende kjøretøyer inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.

Vedlikehold er viktig for å sikre et pålitelig og driftssikkert vegnett. I tillegg til midler til vedlikehold settes det av betydelige midler til fornying for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Budsjettforslaget samlet sett (vedlikehold på post 23 og fornying på post 30) vil redusere vedlikeholdsetterslepet med om lag 1,3 mrd. kr. Midlene til fornying benyttes i 2018 hovedsakelig til å oppgradere tunneler.

Arbeidet med å utbedre tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene og å ta igjen vedlikeholdsetterslep i disse videreføres. Dette er nødvendig både for framkommeligheten og trafiksikkerheten. 25 tunneler vil bli ferdig utbedret i løpet av 2018. Utbedring av TEN-T-tunnelene fullføres innen 2020/2021, mens utbedring av øvrige riksveg-tunneler fullføres innen 2022/2023. I Nasjonal transportplan 2018–2029

går det fram at kostnadene for å oppfylle kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene har økt. Statens vegvesen ser nærmere på kostnadsutviklingen innenfor dette området.

Dekkeleggingen har vært prioritert i flere år. Andelen vegdekke med tilfredsstillende standard har derfor økt fra 74 pst. i 2013 til 81,5 pst. i 2016. Satsingen er videreført i 2017. I 2018 legges det opp til å prioritere midler til dekkelegging, slik at nåværende standard opprettholdes på om lag samme nivå.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2018. Det er funnet rom for å prioritere midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på enkelte nye store prosjekter i 2018. Videre vil rammen gå til å sikre rasjonell gjennomføring av vedtatte store prosjekter.

For større prosjekter vil Samferdselsdepartementet fastsette styringsmål etter at det foreligger kommunedelplan, ev. før oppstart av reguleringsplan der det ikke utarbeides kommunedelplan. Styringsmål vil forelegges regjeringen normalt i forbindelse med Nasjonal transportplan. Kostnadene skal så langt som mulig styres mot det fastsatte styringsmålet. Ev. større endringer skal legges fram for regjeringen. Det er Samferdselsdepartementet som tar stilling til hva som er større endringer ut fra prosjektets egenart og tidspunkt i planfasen. Det vil likevel kunne skje endringer i prosjektkostnadene etter hvert som et prosjekt utvikles gjennom planleggingen, og som ikke vil dekkes inn gjennom kutt for øvrig i prosjektet. For større prosjekter vil det samtidig etableres kostnadsendringslogger fra KS1 til KS2, med beskrivelse av bl.a. kostnader og konsekvenser.

Som ledd i kostnadsstyringen av store vegprosjekter, vil Statens vegvesen, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet etablere ekspertgrupper i etaten. Ekspertgruppene skal bl.a. kunne se nærmere på prosjekter som har hatt vesentlige kostnadsøkninger i planfasene. Statens vegvesen vil videreføre og forsterke en rekke rutiner og tiltak for å styrke prosjektstyringen av store vegprosjekter. Eksempler er kompetanseheving innen prosjektstyring- og prosjektledelse, samt innføring av kostnadsendringslogger i planfasen. Endringsloggene, som Statens vegvesen vil innføre i 2018, skal bl.a. inkludere en beskrivelse og konsekvenser av kostnadsendringer i fasen mellom KS1 og KS2 i statens prosjektstyringsmodell. I tillegg kan nevnes utvikling av kontraktstrategier, mer sammenhengende utbygging og samordning av programområdetiltak på utbedringsstrekninger.

Innenfor programområdetiltakene er det store bindinger knyttet til igangsatte tiltak. Midlene vil i

stor grad benyttes til å videreføre disse tiltakene, men det er også funnet rom for å starte opp nye tiltak, i hovedsak utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende, samt enkelte trafikksikkerhetstiltak. Det er foreslått 300 mill. kr i statlig bidrag til kollektivfelt, holdeplasser og gang- og sykkelveger langs riksveg i byområder med bymiljøavtaler eller byvekstavtaler. For årene 2015–2017 er det bevilget til sammen 480 mill. kr til bymiljøavtaler som er udisponert, slik at samlet disponibelt beløp i 2018 blir 780 mill. kr.

For å motvirke sosial dumping arbeider Statens vegvesen sammen med bransjen med forebyggende tiltak og strengere kontroll og har bl.a. utviklet verktøy for å gjennomføre kontroll både innen utbygging, drift og vedlikehold. Innsatsen styrkes ytterligere i 2018 ved at krimenheten i Statens vegvesen også skal arbeide med å avdekke organisert kriminalitet knyttet til sosial dumping og kriminalitet i arbeidslivet innen anleggsmarkedet.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres risikobasert tilsyns- og kontrollvirksomhet, samt utvikling av digitale løsninger for brukerne.

Vegtransporten gir klimagassutslipp fra vegtrafikken, ferjedriften, drift og vedlikehold og bygging av infrastruktur. Viktige tiltak for å redusere utslippene fra vegtrafikken er regjeringens tilrettelegging for lav- og nullutslippskjøretøyer, blande inn bærekraftig biodrivstoff i ordinært drivstoff og at flere bruker kollektivtrafikk, går eller sykler. Statens vegvesen vil fortsette arbeidet for å nå nullvekstmålet i de store byene og øke sin kunnskap om kjøretøy og drivstoff med lave klimagassutslipp og effektiv virkemiddelbruk.

Statens vegvesen gjennomfører også kontroll av bilforhandlere og deres informasjon om CO<sub>2</sub>-utslipp. Etaten deltar i EUs arbeid med nye kjøretøykrav. Videre inngår klima som en sentral del i arbeidet med bypakker, bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Etaten gjennomfører et FoU-program om effektiv og miljøvennlig bytransport.

Utslipp fra den statlige ferjedriften reduseres ved at det nå stilles krav til lav- og nullutslippsteknologi i kontrakter der forholdene ligger til rette for det. Statens vegvesen har startet opp et nytt utviklingsprosjekt for en hydrogen/elektrisk drevet ferje for å fortsette utviklingen av nullutslippsalternativer til dagens fossilbaserte energisystemer. Norges første batteridrevne bilferje ble utviklet gjennom et tilsvarende prosjekt. Teknologitvutvikling innen ferjedriften vil ha betydning for framtidige utslippsreduksjoner fra skipsfart, og kan gi utviklingsmuligheter for norsk industri.

For å redusere utslipp fra drift og vedlikehold og bygging av infrastruktur er det mulig å gjøre

CO<sub>2</sub>-reduserende tiltak i anleggsarbeidet, som f.eks. å elektrifisere anleggsarbeidet eller å ta i bruk bærekraftig biodrivstoff. I tillegg kan bevisste valg av materialer gi lave CO<sub>2</sub>-utslipp gjennom infrastrukturens livsløp. Vegbygging medfører energiforbruk både til drivstoff i forbindelse med byggearbeidet, massehåndtering og til framstilling av materialene som brukes. Statens vegvesen arbeider med prosjektet «Krav om klimakutt i konkurransegrunnlag» for å stille klimarelaterte krav i kontraktene. Se også omtale av anmodningsvedtak nr. 108 pkt. 16 (2016–2017) i pkt. 6.5.

Klimaendringene gir økte utfordringer med flom og skred. Dette utgjør en betydelig risiko for vegnettet. Det arbeides fortsatt med å teste og videreutvikle teknologi for å kartlegge, overvåke og sikre mot skred.

Statens vegvesen vil styrke effektiviseringsarbeidet i etaten. Etatens effektiviseringsprogram er nærmere omtalt under del III *Omtale av viktige oppfølgingsområde*. I tillegg vil vegvesenet forsterke arbeidet med effektiv gjennomføring av prosjekter og av drift og vedlikehold.

Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og Statens vegvesen, med støtte fra eksterne konsulenter, skal gjennomføre en områdegjennomgang av Statens vegvesen. Gjennomgangen skal vurdere organisering, rapportering

og foreløpige resultater av Statens vegvesens pågående effektiviseringsprogram. Den skal føre til en vurdering og anbefaling av tiltak for å forbedre effektiviseringsprogrammet, herunder om målene i effektiviseringsprogrammet bør justeres. Det skal også vurderes ytterligere effektiviseringspotensialer innenfor tjenestestrukturen/tjenestetilbudet på trafikant- og kjøretøyområdet og innenfor støttefunksjoner, herunder økt grad av etatsfelles løsninger. Formålet er å legge grunnlaget for mulige endringer i Statens vegvesen slik at etaten kan bli mer effektiv. Prosjektet skal avsluttes første halvår 2018.

#### *Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029*

I Meld. St. 33 (2016–2017) tok regjeringen sikte på at det skal være en gradvis innfasing av ressursene til transportinfrastruktur i planen, og at ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. I tabell 4.2 som viser status for oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023, er det brukt gjennomsnittlig ramme for første del av planperioden som referanse.

Tabell 4.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

Kap. Post		i mill. 2018-kr		
		Saldert budsjett 2017	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018
1320	Statens vegvesen			
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn mm.	11 787,8	12 915,0	11 982,8
29	Vederlag til OPS-prosjekter	530,1	2 461,6	989,3
30	Riksveginvesteringer	14 608,2	14 456,3	14 173,0
31	Skredsikring riksveger	621,2	576,3	638,2
36	E16 over Filefjell	487,7	83,6	119,1
37	E6 vest for Alta	335,3	34,7	135,0
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170,7	236,0	181,7
62	Skredsikring fylkesveger	758,7	759,9	758,7
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	125,7	102,6	76,4
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 174,8	1 609,3	1 234,8
	Sum Statens vegvesen	30 600,1	33 235,4	30 289,0

Tabell 4.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

		i mill. 2018-kr		
Kap. Post		Saldert budsjett 2017	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018
1321	Nye Veier AS	3 158,2	5 278,8	5 278,8
1330	Særskilte transporttiltak			
75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	516,4	513,5	516,4
	Tilskudd til fylkesveger (inkl. tunnelsikkerhetsforskriften)	1 647,8	1 333,8	1 648,4
	<b>Sum Vegformål</b>	<b>35 922,4</b>	<b>40 361,4</b>	<b>37 732,6</b>

For Vegformål er oppfølgingen etter første år av seksårsperioden 15,6 pst. Med gradvis opptrapping vil budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (en sjettedel eller 16,7 pst. av planrammen) det første året. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

### Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Det foreslås bevilget 11 982,8 mill. kr.

Tabell 4.3 viser fordelingen av forslaget til bevilgning på post 23 og med saldert budsjett 2017.

Tabell 4.3 Fordeling av midler på post 23

	Mill. 2018-kr	
	2017	2018
Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 700,4	2 756,2
Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 339,2	2 371,0
Forskning og utvikling <sup>1</sup>	52,8	102,8
Norsk vegmuseum	39,6	65,3
Drift av riksveger	3 570,8	3 666,2
Vedlikehold av riksveger	3 074,7	3 021,3
<b>Sum post 23</b>	<b>11 777,5</b>	<b>11 982,8</b>

<sup>1</sup> Økningen fra 2017 til 2018 skyldes at midler til FoU som tidligere ble ført på post 30, nå føres på post 23.

Bevilgningen benyttes til forvaltning av riks- og fylkesveger, herunder overordnet ledelse og strategisk planlegging, til drift, vedlikehold, byggherreoppgaver innen drift og vedlikehold, trafikant- og kjøretøytilsyn, forskning og utvikling og drift av Norsk vegmuseum.

Til Norsk vegmuseum settes det av 65,3 mill. kr som er en økning med 25,7 mill. kr fra 2017. Det ble i 2016 vedtatt at Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum skal slås sammen, jf. Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* og Innst. 406 S (2015–2016). Det legges opp

til å benytte 25 mill. kr til nytt bygg for Norsk kjøretøyhistorisk museum på tomten til Norsk vegmuseum i 2018.

På post 23 foreslås det om lag 102,8 mill. kr til forskning og utvikling som omtales samlet under *Andre saker*.

#### *Forvaltning av riks- og fylkesveg m.m.*

Det foreslås 2 756,2 mill. kr til forvaltning av riks- og fylkesveger, inkl. overordnet ledelse og strategisk planlegging.

Overordnet ledelse og strategisk planlegging omfatter Statens vegvesens arbeid med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver og kommunikasjon. I overordnet ledelse og strategisk planlegging inngår også bistand til fylkeskommunene med utredninger og andre faglige underlag i deres arbeid med strategier, økonomiplaner, handlingsprogrammer og budsjetter for fylkesvegene.

Statens vegvesens sektoransvar innebærer et samlet ansvar for hele vegtransportsystemet. Dette omfatter bl.a. en pådriverrolle for å utvikle og opprettholde bedre, mer helhetlige og effektive løsninger innenfor areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og miljøarbeid, både nasjonalt, regionalt og lokalt. Etaten bidrar også i betydelig grad til å opprettholde og utvikle et velfungerende marked for anleggsbransjen og rådgivningsbransjen innenfor planlegging og byggherreområdet.

Staten har ansvaret for forvaltning av riksvegene, og fylkeskommunene for forvaltningen av fylkesvegene. Statens vegvesen gjennomfører forvaltningsoppgaver på riksveg. Regionene i Statens vegvesen gjennomfører også bl.a. forvaltningsoppgaver på fylkesveg som fylkeskommunene har ansvaret for. Statens vegvesen har som statlig organ oppgaver både på riks- og fylkesveger, herunder:

- vedta og gjennomføre trafikkregulerende tiltak, fastsette veglister, behandle dispensasjon for spesialtransporter
- ansvar for å drifte vegtrafikksentralene som overvåker og styrer trafikken, herunder tunneler på riks- og fylkesveger
- forvalte grunneiendommer, avgi eller bistå ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningssloven, behandle eller bistå ved behandling av søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel, gravetillatelse
- samle inn eller bistå ved innsamling og bearbeiding av veg- og vegtrafikldata
- etablering og drift av automatisk trafikk kontroll (ATK)
- inspeksjon og sikkerhetskontroll av veg og veg-relaterte elementer
- ivareta arbeidet med samfunnsikkerhet og beredskap
- sikkerhetsgodkjenning av tunneler
- behandle fravikssøknader fra vegnormalene for bruer og ferjekaier.

Aktivitetsnivået økes fra 2017 til 2018 pga. utvikling av et nytt hendelsesbasert trafikkstøttesystem for vegtrafikksentralene, samt oppstart av

ITS-piloter innen samvirkende ITS som omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette gjelder bl.a. kommunikasjon mellom kjøretøy og elementer langs veien.

#### Drift

Det foreslås 3 666,2 mill. kr til drift av riksveger som er en reell økning på om lag 100 mill. kr fra 2017. Økningen skyldes økt trafikk, nye veganlegg som åpnes for trafikk, nye døgnhvileplasser og innføring av økt standard i driftskontrakter.

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver som er nødvendige for at vegnettet skal fungere for trafikantene, og for å holde god miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring og trafikkinformasjon.

Fra og med 2018 inngår byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg under henholdsvis *drift* og *vedlikehold*.

Byggherreoppgaver omfatter bl.a. planlegging av tiltak, utarbeide konkurransegrunnlag, innhente og behandle tilbud, inngå kontrakter, følge opp og kontrollere entreprenørenes leveranser, ivareta byggherrens HMS-ansvar gjennom hele prosessen, overtakelsesforretning og oppfølging i garantiperioden.

Driftskontraktene som normalt har en varighet på fem år, har blitt betydelig endret de siste årene. Oppgavene som de nye kontraktene omfatter, har økt og det er satt høyere krav til standard og kvalitet. Statens vegvesen vil gå gjennom retningslinjer og krav for drift og renhold av toalettanlegg på rasteplasser og døgnhvileplasser for å sikre gode forhold for trafikantene.

Basert på en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ble det for vinterdriften innført krav om høyere standard i kontraktene som gjelder fra 2013. Den nye standarden omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til friksjon på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. Ved inngangen til 2018 vil den nye standarden inngå i alle driftskontraktene.

Innenfor vinterdriften er brøyting, salting og strøing de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker blir fulgt opp spesielt. Riktig bruk av salt om vinteren er viktig for trafikksikkerheten, framkommeligheten og miljøet. Det er et mål at forbruket av salt er på et lavest mulig nivå, samtidig som kravene til trafikksikkerhet og framkommelighet ivaretas.



I kontrakter med oppstart i 2016 og senere er det satt strengere krav til dokumentasjon ved bruk av salt for å bedre oversikten med forbruket. For å redusere saltforbruket er relevante tiltak bl.a. bedre opplæring av byggherrepersonell, endret oppgjørsform for salt/strøing og forbedring av systemer for oppfølging av vinterdrift.

Vannkvaliteten langs riksvegnettet overvåkes. Statens vegvesen har et overvåkningsprogram som undersøker saltpåvirkningen i 68 innsjøer nær veg. For å se om forhøyede saltkonsentrasjoner i overflatevannet påvirker mengden og sammensetningen av alger gjennomføres det i tillegg biologiske undersøkelser i totalt 21 av innsjøene i løpet av 2016–2018.

#### Vedlikehold

Det foreslås om lag 3 021,3 mill. kr til vedlikehold av riksveger som er om lag på samme nivå som i 2017.

Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på og sikre funksjonaliteten på den fysiske infrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og andre tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdet skal bidra til å sikre god trafikksikkerhet, god framkommelighet, godt miljø og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper. I tillegg vil tilstrekkelig med midler til vedlikehold bidra til at driftskostnadene ikke øker. Ut fra en hensiktsmessig utnyttelse av ressursene vil fordelingen av midler mellom de ulike tiltakstypene variere noe fra år til år.

Av tunneler på over 500 meter på riksvegnettet er om lag 30 pst. mer enn 30 år gamle. Mange av disse er lange og har mye teknisk utstyr. Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk, og reparasjon av skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling, prioriteres.

Tiltak i tunneler med vedlikeholdsetterslep og behov for oppgraderinger for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene, prioriteres. Det er behov for omfattende vedlikehold, reparasjon og utskifting av gammelt sikkerhetsutstyr. For å sikre en effektiv utnyttelse av ressursene er det viktig at den totale satsingen på vedlikehold og utbedring i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene ses i sammenheng. Utbedring av tunnelene finansieres derfor med midler både fra post 23 og 30. Total innsats til vedlikehold og fornying av tunneler (post 23 og post 30 samlet) i 2018 er på om lag 2 800 mill. kr, som er om lag 200

mill. kr mer enn i 2017. På post 23 budsjetteres det med 675 mill. kr til tunnelvedlikehold i 2018. Det vises til nærmere omtale under fornying.

Samlet sett vil vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet reduseres med om lag 1,3 mrd. kr. Det er særlig prioriteringen av tunneloppgraderinger som gjør at etterslepet reduseres.

For å bidra til at vedlikehold blir utført til rett tid gjennomføres det inspeksjoner av bruer, ferjekai og tunneler. Dette sikrer at skader blir oppdaget, overvåket og rettet opp slik at alvorlige hendelser ikke oppstår.

Mange av bruene på riksvegnettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder med behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for vedlikehold og større utbedringsarbeider på bruene. Vedlikehold av ferjekai, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften. I 2018 foreslås det satt av 350 mill. kr til vedlikehold av bruer og ferjekai, en økning med om lag 40 mill. kr fra 2017.

Vedlikehold av vegdekker har vært prioritert de siste årene, og andelen vegdekke med tilfredsstillende standard har økt og var ved utgangen av 2016 om lag 81 pst. Det settes i 2018 av om lag 1 125 mill. kr til vedlikehold av vegdekker. Oljepriisen har økt det siste året, og Statistisk sentralbyrås dekkeindeks viser en økning på om lag 10,6 pst. fra 2016 til første kvartal 2017. Prisutviklingen gjenspeiles i kontraktene for dekkevedlikehold i 2017. Forutsatt at prisen holder seg på dagens nivå vil det foreslåtte beløpet gi nye vegdekker på om lag 1 100 km riksveg. Andelen vegdekke med tilfredsstillende standard ved utgangen av 2018 ventes å være på om lag samme nivå som ved utgangen av 2017.

Det er nødvendig å sette av midler for å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene, herunder rensk av grøfter og vedlikehold av dreneringssystemet langs vegene. Flere perioder med intense nedbørmengder påvirker vegenes bæreevne. Et velfungerende dreneringssystem er en forutsetning for en akseptabel levetid på vegdekkene, og for at vegnettet skal kunne holdes åpent for trafikk i perioder med mye nedbør. Til grøfter, kummer og rør foreslås det å sette av 210 mill. kr i 2018.

Det er viktig å ta vare på vegutstyr for trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Dette omfatter bl.a. utbedring av rekkverk langs vegen, profilerte kantlinjer (rumlefelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet veg- og trafikk-

utstyr m.m. som skal redusere faren for personskade ved påkjørsel. Det foreslås satt av 212 mill. kr til vedlikehold av vegutstyr i 2018. Dagens vegutstyr har i større grad blitt digitalisert og krever en annen type vedlikehold enn tidligere. Det er flere digitale skiltløsninger, både for omdirigering av trafikk og for fartsgrenser. De alvorligste konsekvensene knyttet til økt forfall på vegutstyr vil være de som angår trafikksikkerhet. Mangelfull skilting, trafikkinformasjon og vegbelysning, samt forfall av rekkverk er faktorer som alle er essensielle for trafikksikkerheten.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av samlet om lag 450 mill. kr i byggherrekostnader, inklusive byggherrekostnader for fylkesveger. Dette er samme nivå som i 2017.

#### *Trafikant- og kjøretøytilsyn*

Det foreslås 2 371,0 mill. kr til trafikant- og kjøretøyområdet som er om lag samme nivå som i budsjett 2017.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres oppgaver i tråd med målene for trafikksikkerhet og miljø i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig å legge til rette for gode trafikkerfardigheter hos førere, samt sikre god trafikksikkerhetsmessig standard på kjøretøyene. For å redusere utslippene fra vegtrafikken er det viktig å sikre god miljømessig standard på kjøretøyene.

Trafikksikkerhetstiltak som gir god effekt og utnyttelse av ressurser, vil bli prioritert. Systematisk og målrettet innsats innenfor tilsyns- og kontrollvirksomheten skal bidra til å redusere tallet på hardt skadde og drepte i trafikken ved å luke ut farlige kjøretøy og trafikanter fra vegene.

Målrettet utekontroll videreføres med kontroll til tider og steder som bidrar mest til økt trafikksikkerhet og like konkurransevilkår i transportbransjen, ved å påse at gjeldende regelverk følges. Det høye aktivitetsnivået for kontrollene videreføres og sikring av last, vinterutrustning, kjøre- og hviletid og kabotasje prioriteres. Kontroller skal gjennomføres på bakgrunn av kvalifiserte metoder for utvelgelse av kontrollobjekt, og bruken av elektroniske utvelgelsesmetoder skal økes. Et system for risikoklassifisering av transportforetak vil bli tatt i bruk i 2018, og vil bidra til mer målrettede kontroller. Målet er i minst mulig grad å stanse kjøretøy uten feil og mangler, mens de som klassifiseres som risikoobjekter, kontrolleres grundigere.

Ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har et betydelig omfang. Et aktivt tilsyns- og kontrollarbeid er sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet og bidrar til å sikre at kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken opprettholdes eller bedres. Statens vegvesen viderefører innsatsen med tilsyn som bidrar til å forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter, samt å sikre forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Målrettet tilsyn skal videreføres gjennom kvalifiserte metoder for å velge ut tilsynsobjekter og temaer. Statens vegvesen vil samarbeide med andre kontroll- og tilsynsmyndigheter samt næringsvirksomheter gjennom bl.a. felles kontroller og utveksling av informasjon. Videre er en vesentlig oppgave med tilsynet å opprettholde den tekniske tilstanden på kjøretøy, gjennom tilsyn med periodisk kjøretøykontroll i kontrollorganene.

I 2018 får Statens vegvesen ansvaret for godkjenning og tilsyn med opplæringsinstitusjoner for kontrollører for periodisk kjøretøykontroll, og kursarrangører for sykkelritt. I tillegg vil Statens vegvesen få en godkjennings- og tilsynsoppgave når det innføres en prøveordning med selvkjørende motorvogner.

Statens vegvesen arbeider med å gjennomføre en god identifikasjonskontroll av personer som gjennomfører teoretiske og praktiske prøver. Dette, i kombinasjon med andre tiltak, vil bidra til å motvirke juks både på teoretiske og praktiske prøver.

Statens vegvesens enhet for å avdekke og forebygge kriminalitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet vil i 2018 fortsette arbeidet og kartlegge forhold og omfang knyttet til arbeidslivskriminalitet innenfor bygging, drift og vedlikehold av veg.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Vegvesenet vil følge utviklingen knyttet til utprøving av selvkjørende motorvogner og kravet om reduserte utslipp fra kjøretøy tett, slik at det kan vurderes nødvendige tilpasninger i regelverket.

I henhold til endringer i EUs typegodkjenningsforordning skal det i 2018 implementeres et revidert godkjenningsregelverk for bil. Det nye regelverket er primært rettet mot bilindustrien og uavhengige testinstanser, og det skal sikre bedre kvalitet i typegodkjenningsordningen og redusere muligheten for juks. Dette skal gjøre nye kjøretøy sikrere og bidra til lavere utslipp. Det innføres

også nye krav til markedsovervåking av kjøretøy samt deler og tilbehør til kjøretøy.

Statens vegvesen og bedrifter som kjøper transport, har de senere årene samarbeidet for å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten i vintersesongen for tunge kjøretøyer i Norge. Samarbeidet som kalles «Trygg trailer», videreføres i 2018.

Flere av Statens vegvesens tjenester har blitt selvbetjente slik at brukerne ikke lenger må møte opp på en trafikkstasjon for å få utført dem. Arbeidet med å utvikle digitale løsninger videreføres i 2018, og vil omfatte løsninger innenfor både trafikkant- og kjøretøyområdet. Målet er å øke andelen som benytter seg av digitale løsninger.

God kvalitet på føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. En revidert føreropplæring ble iverksatt fra 2017. Tilstrekkelig kompetanse hos trafikklærerne er et viktig bidrag til at føreropplæringen blir gjennomført i tråd med intensjonen. Nye krav til etterutdanning samt en regodkjenningsordning for trafikklærere vil bli vurdert i 2018.

Undersøkelser viser at mengdetrening er et viktig element for å få trafikksikre bilførere. For å motivere enda flere til å øvelseskjøre vil Statens vegvesen videreføre tilbudet til foreldre og foresatte om informasjonsmøte om mengdetrening. Andre aktuelle tiltak som f.eks. å nå ungdommen på ulike digitale plattformer, vil bli vurdert i samarbeid med ulike trafikksikkerhetsaktører og forsikringsbransjen.

Undersøkelser foretatt av Transportøkonomisk institutt viser at eldre som deltar på kurset Bilfører 65+, har lavere ulykkesrisiko enn de som ikke deltar på kurs. Som følge av at andelen eldre med førerrett øker, vil Statens vegvesen videreføre opplæringstiltaket Bilfører 65+.

De siste årene har andre etater ønsket å benytte Statens vegvesens trafikkstasjoner for å gjennomføre teoretiske prøver. Det gjennomføres prøver knyttet til transport av farlig gods for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og prøver for droner og småfly for Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet vil utvide ordningen til også å gjelde eksamen for privatflygere. Statens vegvesen har også overtatt eksamensansvaret for personer som skal erverve løyve for person- og godstrafikk, drosje, selskapsvogn og transport av funksjonshemmede.

### *Kampanjer*

Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Kampanje-

strategien er et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år, rettet mot de mest alvorlige ulykkene og der kampanje som tiltak vil kunne ha effekt. Nullvisjonen er førende for kampanjearbeidet. Kampanjene evalueres fortløpende, og evalueringene brukes til justering og for å vurdere hvilke kampanjer som til enhver tid gjennomføres. Nye kampanjetemaer utredes grundig.

Statens vegvesen har gjennomført et betydelig arbeid for å kartlegge omfanget av uoppmerksomhet og distraksjon som ulykkesårsak. I 2018 vil Statens vegvesen utvikle og lansere en ny nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet i trafikken. I tillegg vil kampanjer om samspillet mellom syklist og bilist samt bilbelte videreføres. Beltekampanjen rettes primært mot belte i buss og kombineres med kontrollaktivitet. Videre vil Statens vegvesen i 2018 utrede grunnlaget for en ny fartskampanje.

### *Autosys*

Statens vegvesen arbeider med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret Autosys. De delene av prosjektet som gjelder førerkort, er allerede satt i drift. Arbeidet med å erstatte kjøretøydelen av systemet startet i 2016 og første leveranse, godkjenning av kjøretøy, skal etter planen være ferdig i 2017.

Samferdselsdepartementet har tidligere redegjort for forsinkelse, økte kostnader og videre arbeid og kvalitetssikring av prosjektet. I Prop. 1 S (2015–2016) ble det gitt en omtale av det videre arbeidet i prosjektet med en kostnadsramme for hele prosjektet på 1 910 mill. kr. Gjenstående leveranser har en kostnadsramme på 906 mill. kr og en styringsramme på 734 mill. kr.

Basert på erfaringene fra tidligere, er prosjektet delt opp i to uavhengige hovedleveranser, en for godkjenning og en for registrering av kjøretøy. Den siste er splittet ytterligere opp. Dette gjøres for å kunne ha løpende kontroll, styring og kvalitetsvurdering på mindre og håndterbare leveranser når det gjelder kostnad, omfang og tid. Leveransene settes i drift etter hvert som de ferdigstilles. Statens vegvesen har i de senere årene lagt vekt på effektiv prosjektgjennomføring og eierstyring ved å videreutvikle prosjektets og styringsgruppens kompetanse innenfor IKT-området, prosjektgjennomføringsmetodikk, kontraktstrategier, prosjektkultur, gevinstrealisering og styringsmetodikk. Prosjektet følger oppsatt plan for kostnad, omfang og tid.

I planleggingen av Autosys kjøretøy ble det i samråd med Skattedirektoratet lagt til grunn

etterskuddsvis betaling av omregistreringsavgiften for kjøretøy. Skattedirektoratet har i ettertid, i forbindelse med utvikling av egne systemløsninger beregnet at en slik løsning vil bety en vesentlig svakere samfunnsøkonomisk nytteverdi enn å opprettholde forskuddsvis betaling. Forskuddsvis betaling av omregistreringsavgift vil etter dette bli opprettholdt. For Statens vegvesen vil dette bety noe økte utviklingskostnader, i størrelsesorden 3–4 mill. kr, og 0,3–0,4 mill. kr i årlig økte driftskostnader.

Effektiviseringsgevinster for Statens vegvesen som følge av leveranser fra prosjektet og innføring av digitale løsninger for brukerne internt i Statens vegvesen, er for Autosys kjøretøy stipulert til om lag 100 mill. kr. Foreløpig er gevinster på om lag 30 mill. kr hentet ut knyttet til førerkortleveransen samt nye digitale løsninger. Disse er benyttet til å håndtere økt oppgavemengde. De samfunnsmessige gevinstene av digitale løsninger er betydelige. Brukerne sparer tid når de ikke må møte opp på en trafikkstasjon, og Statens vegvesens ansatte unngår å utføre en manuell behandling. De nye løsningene inneholder mer automatisert saksbehandlerstøtte som bl.a. sikrer likebehandling og mer effektiv saksbehandling. Det er forventet at bruken av digitale selvbetjeningsløsninger fortsetter å øke i tiden som kommer.

Samferdselsdepartementet vil også i 2018 følge opp prosjektet gjennom regelmessig rapportering og statusmøter. For å bistå i oppfølgingen av prosjektet har departementet knyttet til seg ekstern rådgiver.

Prosjektet finansieres innenfor Statens vegvesens budsjett, og det settes av 205 mill. kr til å videreføre arbeidet i 2018.

### **Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter**

Det foreslås bevilget 989,3 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 240 mill. kr i bompenger.

E39 Klett–Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble satt i drift i 2005, samtidig som strekningen Øysand–Thamshamn ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2030. For 2018 utgjør det kontrakts-

festede vederlaget 146 mill. kr som finansieres med statlige midler.

E39 Lyngdal–Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i 2006 samtidig som strekningen Handeland–Feda ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2031. For 2018 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 159 mill. kr som finansieres med statlige midler.

E18 Grimstad–Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble satt i drift i 2009 da strekningen ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2034. For 2018 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 354 mill. kr som forutsettes finansiert med 114 mill. kr i statlige midler og 240 mill. kr i bompenger.

Innenfor rammen er det satt av 510 mill. kr i statlig bidrag til det nye OPS-prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark. Statens bidrag til prosjektet i anleggsperioden skal settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank og utbetales til OPS-selskapet ved trafikkåpning, jf. Prop. 45 S (2016–2017) om gjennomføring og finansiering av prosjektet. Det statlige bidraget er anslått til om lag 2 mrd. kr. Det er lagt opp til at det inngås kontrakt for prosjektet våren 2018, og det er ventet at det vil kunne åpnes for trafikk i 2020.

Det er også lagt til grunn 60 mill. kr til enkelte tilleggsoppdrag, bl.a. oppstart av oppgraderingen av fire tunneler på E39 Lyngdal–Flekkefjord og fem tunneler på E39 Klett–Bårdshaug.

### **Post 30 Riksveginvesteringer**

Det foreslås bevilget 14 173 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 4 785 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabell 4.4 viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2018 sammenliknet med den økonomiske rammen for første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2018–2029 etter første år. I tabellen er budsjettrammen til programområdetiltakene fordelt mellom de ulike områdene, mens det i Nasjonal transportplan 2018–2029 kun er satt av en samlet ramme.

Tabell 4.4 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i 2018, post 30

	Mill. 2018-kr.		
	Saldert budsjett 2017	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018
Store prosjekter	8 638,4	7 002,3	8 287,3
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	204,0	1 773,3	300,0
Programområdetiltak	1 601,3	2 446,0	1 584,7
– utbedringstiltak	364,0		618,3
– tiltak for gående og syklende	490,9		226,2
– trafikkikkerhetstiltak	565,7		505,5
– miljø- og servicetiltak	80,0		159,4
– kollektivtrafikk og universell utforming	100,7		75,3
Fornyning av riksveg	1 932,9	1 562,0	2 291,5
Planlegging og grunnerverv m.m.	1 539,2	1 161,5	1 088,5
Nasjonale turistveger	184,6	162,9	180,0
Ikke rutefordelte midler	508,0	348,5	441,0
Sum post 30	14 608,2	14 456,5	14 173,0

*Store prosjekter*

Det foreslås 8 287,3 mill. kr til store prosjekter i 2018. I tillegg er det lagt til grunn om lag 4 120 mill. kr i ekstern finansiering.

Følgende prosjekter med kostnad over 100 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2018:

- Rv 110 Ørebekk–Simo i Østfold
- Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark
- Rv 36 Slåttekås–Årnes i Telemark
- Rv 509 Sømmevågen–Sola skole i Rogaland
- Rv 13 Deildo i Hordaland (post 31)
- E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal (post 31)
- E6 Jaktøya–Sentervegen i Sør-Trøndelag
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland
- E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms (post 31)
- E6 Sørkjosfjellet i Troms
- E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark (post 37).

Det er lagt til grunn statlige midler til forberedende arbeider og eventuell anleggsstart på prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Oppland/Buskerud med forbehold om Stortingets til-

slutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Videre er det lagt til grunn midler til forberedende arbeider og eventuell anleggsstart på prosjektet E6 Kapskarmo–Brattås–Lien i Nordland. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som del av prosjektet E6 Helgeland sør, jf. Prop. 148 S (2014–2015).

Det er satt av midler til prosjektering og grunnerverv for prosjektet E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta i Akershus samt til forberedende arbeider på OPS-prosjektet rv 555 Sotrasambandet i Hordaland.

For øvrig vil de statlige midlene i hovedsak bli benyttet til å følge opp vedtatte prosjekter.

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

*Programområdetiltak*

Det foreslås 1 584,7 mill. kr til programområdetiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 615 mill. kr i ekstern finansiering.

Nedenfor omtales prioriteringene innenfor de ulike programområdetiltakene.

### *Utbedringstiltak*

Det foreslås 618,3 mill. kr til utbedringstiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 220 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er bl.a. prioritert midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør, jf. Prop. 148 S (2014–2015), og til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Vegpakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014). I tillegg er det lagt til grunn midler til å oppgradere flere ferjekaier i forbindelse med utlysning av kontrakt om drift av nye ferjesamband. Innenfor rammen prioriteres også midler til å videreføre utbedringsarbeidene på rv 19 Moss ferjekai. Det prioriteres også midler til restfinansiering av utbedringen av rv 94 på strekningen Skaidi-Arisberg i Finnmark.

### *Tiltak for gående og syklende*

Det foreslås 226,2 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 70 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak benyttes til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder og bygge ut strekninger knyttet til skoleveger.

Det er prioritert midler til å starte byggingen av gang- og sykkelveg langs:

- E6 på strekningen Skurva–Lillehammer i Oppland
- E16 på strekningen Øyset–Langeland i Hedmark
- Rv 4 på strekningen Hans Mustadsgate–Wergelandsgate i Gjøvik i Oppland.

Det prioriteres midler bl.a. til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveger på:

- E134 Ølen–Ølensvåg i Rogaland.
- E6 Sandbakken–Skjeberg i Østfold
- Rv 55 Fardal–Ylvisåker i Sogn og Fjordane.

Det er prioritert bompenger innenfor Oslopakke 3 til å bygge gang- og sykkelveg på:

- E6 Vevelstadveien–Smedsrudveien i Akershus
- Rv 163 Veitvet skole–Grorud stasjon i Oslo
- Rv 150 Nydalen–Storo i Oslo
- Etablere ny løsning for kryssing av rv 150 ved Ullevål i Oslo.

### *Trafikksikkerhetstiltak*

Det foreslås 505,5 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 60 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak benyttes til tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene som møteulykker og utforkjøringsulykker. Bygging av midtrekkverk er prioritert. Andre tiltak er bl.a. utbedring av terrenget langs vegen, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk og tilrettelegging for forsterket midtoppmerking (rumlefelt).

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt som mål at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1. januar 2024 skal oppfylle en nærmere angitt minstestandard for å bidra til å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

Det er prioritert midler til å starte byggingen av nytt og mer trafikksikkert kryss på rv 658 i Ålesund i Møre og Romsdal, samt til å starte arbeidene med kryssutbedring på E6 ved Mulelia i Nord-Trøndelag. I tillegg prioriteres midler til å videreføre arbeidene med:

- ny kontrollplass langs E39 nord for Bergen i Hordaland
- ny kontrollplass langs E136 i Romsdalen i Møre og Romsdal
- nytt kryss på rv 5 ved Bergum i Sogn og Fjordane
- ulike trafikksikkerhetstiltak på rv 93 Salkobekken–Øvre Alta i Finnmark
- midtrekkverk på E6 Vassmarka–Ronglan i Nord-Trøndelag.

### *Miljø- og servicetiltak*

Det foreslås 159,4 mill. kr til miljø- og servicetiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 5 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp Statens vegvesens forpliktelser etter vannforskriften og for å ivareta biologisk mangfold. Videre prioriteres midler til å etablere og oppgradere flere døgnhvileplasser og rasteplasser.

Det er bl.a. prioritert midler til å starte opp arbeidene med etablering av døgnhvileplasser langs:

- E39 ved Akسدal i Rogaland
- E6 ved Svinesundsparken i Østfold
- rv 7 ved Gol i Buskerud.

Det prioriteres også midler til å starte arbeidene med en rekke rasteplasser, bl.a. langs:

- E39 ved Svidalsneset i Sogn og Fjordane
- E134 ved Morgedal i Telemark
- E6 ved Krekke i Oppland.

Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen se på mulighetene for standardisering av ras-teplasser, herunder toaletter, benker og andre fasiliteter. Målet med en eventuell standardisering er kostnadsreduksjon.

#### *Kollektivtrafikktiltak og universell utforming*

Det foreslås 75,3 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming. I tillegg er det lagt til grunn om lag 260 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak benyttes til tiltak for å oppgradere holdeplasser og knutepunkter for å sikre bedret framkommelighet og tilgjengelighet for alle trafikanter. Det er prioritert midler til å starte opp arbeidene med kollektivknutepunkt på E18 ved Fokserød i Vestfold. Det legges til grunn midler til å videreføre etableringen av kollektivfelt langs rv 80 ved jernbanestasjonen i Bodø i Nordland, og til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Vegpakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014).

#### *Bymiljøavtaler og byvekstavtaler*

Det foreslås 300 mill. kr til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. For årene 2015–2017 er det bevilget til sammen 480 mill. kr til bymiljøavtaler som er udisponert, slik at samlet disponibelt beløp i 2018 blir 780 mill. kr. Midlene skal benyttes til kollektivfelt, holdeplasser og gang- og sykkelveger langs riksveg i byområder med bymiljøavtale eller byvekstavtale. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene som har inngått avtaler, når det foreligger nærmere avklaringer.

Bymiljøavtalene og byvekstavtalene omfattes også av annen statlig finansiering gjennom særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og belønningsmidler. Disse midlene bevilges over kap. 1330, postene 63 og 64 og er omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtaler og byvekstavtaler under *Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler*.

#### *Fornyning*

Det foreslås 2 291,5 mill. kr til fornyingstiltak.

Midlene vil i hovedsak benyttes til tiltak for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elek-

troforskriftene. I tillegg er det satt av midler til å delfinansiere prosjektet E6 Helgeland sør i Nordland og til å videreføre arbeidene med å utbedre Nordhordlandsbrua på E39 i Hordaland.

I 2018 foreslås det prioritert om lag 2 100 mill. kr til fornyingstiltak i tunneler over post 30. I tillegg prioriteres vedlikehold av tunneler over post 23. Det er prioritert midler til større tiltak i en rekke tunneler. Det vises til nærmere omtale av fornyingstiltak i tunneler under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

#### *Planlegging og grunnerverv m.m.*

Det foreslås 1 088,5 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.m. I tillegg er det lagt til grunn om lag 50 mill. kr i ekstern finansiering.

Planleggingsmidlene vil benyttes til å legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029 og legge grunnlaget for framtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak. Planleggingsoppgavene omfatter arbeid med konseptvalgutredninger, kommunedelplanlegging/reguleringsplanlegging av større investeringsprosjekter og planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende vegnett.

Midlene til grunnerverv vil benyttes til grunnerverv som skjer før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær framtidige veglinjer og ev. til erverv av kompensasjonsområder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres til vegformål.

#### *Nasjonale turistveger*

Det foreslås 180 mill. kr til Nasjonale turistveger.

Nasjonale turistveger omfatter 18 vegstrekninger med en samlet veglengde 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 komme til Norge.

I 2018 vil 149 av et langtidsprogram på 247 tiltak være gjennomført, bl.a. 6 av 10 særskilte attraksjoner. I tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029 skal Nasjonale turistveger framstå som en helhetlig attraksjon innen utgangen av 2023. Av resterende 98 tiltak legges det opp til å fullføre ytterligere 46 tiltak i løpet av perioden 2018–2023, bl.a. Vøringsfossen, Gjende, Torghatten og Låtefoss. Enkelte strekninger vil bli supplert med nye tiltak etter 2023. Samarbeidsavtaler med alle berørte fylkeskommuner skal sikre god drift, vedlikehold og forvaltning av de 18 strekningene.

Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda er en av Norges mest profilerte turistattraksjoner. Området rundt fossen har store mangler når det gjelder sikring og tilrettelegging. Første etappe ved Fossli hotell fullføres i 2018. Andre rasteplasser og utsiktspunkter som står klar til sommeren 2018, er Bukkekjerka på Andøya, Ureddplassen på Helgelandskysten, Skreda i Lofoten og Ostasteidn i Ryfylke.

Arbeidet med en trappebro som forbinder Fossli og Fossetromma ved Vøringsfossen, starter opp i 2018. Øvrige prosjekter under bygging er utsikten mot Husøya (Senja), Jøl bru (Gamle Strynefjellsvegen), Borestranda (Jæren), samt Flye 1389 og første etappe på Gjende langs Nasjonal turistveg Valdresflye.

Til utviklingen av de store attraksjonene og andre samarbeidspunkt ventes det bidrag fra fylkeskommuner og kommuner på til sammen 33 mill. kr i 2018.

Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen se på mulighetene for standardisering av rasteplasser, herunder toaletter, benker og andre fasiliteter. Målet med en eventuell standardisering er kostnadsreduksjon. Det vises også til omtale av rasteplasser under *Andre saker*.

#### *Ikke rutefordelte midler*

Det foreslås 441 mill. kr til ikke rutefordelte midler. Dette inkluderer kjøp av reservebrumateriell, ferjefri E39 og felles etatsutgifter.

Det settes av 21 mill. kr til kjøp av reservebrumateriell, jf. omtale under *Andre saker*.

#### *Ferjefri E39*

Det foreslås 31 mill. kr til forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssinger og samfunnsutvikling, jf. omtale om *Forskning og utvikling* under *Andre saker*.

Midlene vil bli benyttet til et forskningsprogram som skal bidra til effektive og lønnsomme løsninger for fjordkryssinger på strekningen. Programmet skal vurdere samfunnsnyttene av prosjektet, hvordan prosjektet (strekningene/konstruksjonene) kan bidra til en bærekraftig utvikling langs traséen, hvilke kontraktsformer som vil være de mest effektive og gi best kompetanseutnyttelse, samt tekniske løsninger for konstruksjonene som skal bygges.

#### *Felles etatsutgifter*

Det foreslås 389 mill. kr til de felles etatsutgifter for Vegdirektoratet som dekkes innenfor post 30. Dette omfatter bl.a. arbeid med:

- utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføringen av prosjekter
- utvikling av normaler og retningslinjer for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter
- styring av investeringsbudsjettet
- faglig utvikling og kompetanseheving
- faglig støtte til enhetene som gjennomfører investeringsprosjektene.

#### **Post 31 Skredsikring riksveger**

Det foreslås bevilget 638,2 mill. kr til skredsikringstiltak på riksvegnettet.

Innenfor rammen prioriteres midler til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. Videre er det funnet rom for midler til forberedende arbeider og eventuell anleggsstart for prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark. I tillegg er det funnet rom for midler til forberedende arbeider for prosjektet rv 5 Kjøsnestfjorden i Sogn og Fjordane med sikte på anleggsstart i 2019.

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

#### **Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift**

Det foreslås bevilget 272,5 mill. kr.

Det ble 1. juli 2014 innført en ordning med kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, jf. Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)*. Ordningen omfattet bevilgninger til infrastrukturtiltak og kjøp av persontransporttjenester. Tiltakene skulle bidra til å redusere transportkostnadene for næringsvirksomhet. Regjeringen foreslår nå å gjeninnføre differensierte satser for arbeidsgiveravgift fra 1. januar 2018, jf. Prop. 1 LS (2017–2018).

Bevilgningen i 2018 vil i sin helhet bli brukt til å videreføre allerede igangsatte infrastrukturtiltak. Det legges bl.a. til grunn om lag 206 mill. kr til å videreføre prosjektet rv 77 Tjernfjellet i Nordland. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 7).

Videre vil om lag 66 mill. kr benyttes til å utbedre flere mindre flaskehalsar i Nordland, Troms og Finnmark.



**Post 36 E16 over Filefjell**

For å sikre rasjonell framdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger foreslås det bevilget 119,1 mill. kr.

Utbyggingen av E16 over Filefjell omfatter strekningen mellom Øye i Vang kommune i Oppland og Borlaug i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet er delt inn i delstrekningene:

- Øye–Eidsbru (planlagt åpnet for trafikk i desember 2018)
- Eidsbru–Varpe bru (åpnet for trafikk i 2012)
- Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen (planlagt åpnet for trafikk i oktober 2017)
- Smedalsosen–Maristova–Borlaug (åpnet for trafikk i 2014).

Det prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av delstrekningen Øye–Eidsbru i Oppland. I tillegg er det satt av midler til restarbeider på prosjektet Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 5).

**Post 37 E6 vest for Alta**

For å sikre rasjonell framdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger foreslås det bevilget 135,0 mill. kr.

Utbyggingen av E6 vest for Alta omfatter strekningen mellom Storsandnes og Hjemmeluft i Alta kommune i Finnmark. Prosjektet er delt inn i delstrekningene:

- Storsandnes–Langnesbukt (planlagt åpnet for trafikk i desember 2017)
- Langnesbukt–Jansnes (åpnet for trafikk i 2009)
- Jansnes–Halselv (hoveddelen åpnet for trafikk høsten 2014, mens delstrekningen gjennom Talvik sentrum åpnet for trafikk i 2015)
- Halselv–Sandelv–Møllnes (åpnet for trafikk desember 2016)
- Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft (åpnet for trafikk i 2013).

Bevilgningen vil benyttes til restfinansiering av utbyggingen på delstrekningene Storsandnes–Langnesbukt og Halselv–Sandelv–Møllnes. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 8).

**Bompenger, forskudd og refusjoner**

I byområder kan takstene fastsettes slik at de får trafikkregulerende effekt og/eller effekt på klimautslipp. Bompengetakstene fastsettes ut fra kjøretøyenes vekt, de kan varieres ut fra tiden på døgnet, og varieres ut fra de ulike kjøretøyenes miljøegenskaper eller lignende. Hjemmelen til å bruke bompenger til trafikkregulerende tiltak ligger i de endringer som ble gjort i vegloven i 2017. Det er nå også mulig, etter initiativ fra lokale myndigheter, å øke bompengetakstene med inntil fem ganger normaltakst på dager med høy luftforurensing i bestemte byområder.

Riksvegtiltak kan også delfinansieres med tilskudd fra lokale myndigheter eller næringsliv. I tilfeller der det ikke er aktuelt med lokale bidrag i form av tilskudd, men der det likevel er sterke ønsker lokalt om raskere oppstart av tiltak/prosjekter, kan lokale myndigheter eller andre bidra med forskudd som staten betaler tilbake etter nærmere avtale.

I 2016 ble det stilt til rådighet om lag 8 500 mill. kr i ekstern finansiering til tiltak på riksveg, fordelt med om lag 7 540 mill. kr i bompenger, 850 mill. kr i forskudd og 110 mill. kr i tilskudd. Dette er om lag 1,3 mrd. kr mindre enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2015–2016). Årsaken til dette er i hovedsak at rekvirering av bompenger er utsatt fordi prosjekter er forsinket.

For 2017 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 11 600 mill. kr, hvorav bompenger utgjør om lag 11 200 mill. kr, inkl. midler til Nye Veier AS. Dette er om lag 3,0 mrd. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2016–2017). Økningen skyldes at mindreforbruk av bompenger og forskudd som følge av forsinkelser på enkelte prosjekter tidligere år, blir rekvirert fra bompengeselskapene i 2017.

For 2018 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 7 900 mill. kr, inkl. Nye Veier AS. Av dette utgjør 55 mill. kr forskudd, 125 mill. kr tilskudd og 7 700 mill. kr bompenger. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprojekter i 2018. Hvor stort omfanget av ekstern finansiering vil bli i 2018 avhenger bl.a. av prosjekter som ennå ikke er behandlet av Stortinget.

Tabell 4.5 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2010–2016, prognoser for 2017 og anslag for 2018, fordelt på riks- og fylkesveger, og innbetalte bompenger totalt i årene 2010–2016.

Tabell 4.5 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

År	Mill. 2018-kr			
	Bompenger stilt til disposisjon riksveg	Bompenger stilt til disposisjon fylkesveg (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon totalt	Innbetalte bompenger – totalt
2010	5 591	4 403	9 994	7 648
2011	5 773	4 502	10 275	8 057
2012	8 137	4 375	12 512	8 494
2013	8 596	5 150	13 746	9 087
2014	9 499	4 929	14 428	9 360
2015	7 924	3 906	11 830	10 016
2016	7 542	3 569	11 111	10 141
2017 Prognose <sup>1</sup>	<sup>2</sup> 11 200	4 400	15 600	
2018 Anslag <sup>1</sup>	<sup>2</sup> 7 700	5 800	13 500	

<sup>1</sup> Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2017 og anslag for 2018 foreligger ikke.

<sup>2</sup> Inkl. bompenger til Nye Veier AS med 2 040 mill. kr i 2017 og 2 850 mill. kr i 2018.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkesvegnettet i 2018 er det lagt til grunn at om lag 1 600 mill. kr vil gå til kollektivtrafikktiltak. Av dette vil om lag 350 mill. kr gå til Bergensprogrammet til byggetrinn 4 på Bybanen. Om lag 1 250 mill. kr vil gå til investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3, i hovedsak knyttet til ulike tiltak for T-banen og trikken.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesveg på 5,7 mrd. kr i 2018 er det forutsatt om lag 850 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

#### Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 10,1 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveger i 2016. Dette er nominelt om lag 400 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2017 var 79 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt bygd. Siden 1. januar 2016 er det vedtatt 11 nye prosjekter, og tre prosjekter er vedtatt utvidet. I samme periode er seks bompengeprosjekter avviklet. Ingen bompengeprosjekter ventes avviklet i 2017. Det ventes at to bompengeprosjekter avvikles i 2018. I tillegg vil bompengereinnkrevningen i ytterligere ett prosjekt bli avsluttet, mens innkrevningen vil fortsette i samme område i forbindelse med et nytt prosjekt (Bypakke Nord-Jæren).

#### Bompengereformen

Regjeringens arbeid med de ulike elementene i bompengereformen er omtalt i bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016).

Formålet med reformen er å legge til rette for mer kostnadseffektiv og brukervennlig bompengereinnkreving, samt legge til rette for myndighetenes kontroll og oppfølging med bruken av bompenger. De sentrale rammene for reformen er:

- fem regionale bompengeselskaper skal stå for bompengereinnkrevningen i framtiden
- utstederrollen skal skilles fra de regionale bompengeselskapene
- rolle- og ansvarsdelingen i sektoren skal vurderes i lys av ny organisering
- ny takst- og rabattstruktur skal legges til grunn for nye bompengeprosjekter. For eksisterende prosjekter skal omleggingen være basert på lokalpolitisk tilslutning
- tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Vegdirektoratet har et sentralt ansvar for å legge til rette for gjennomføring av reformen innenfor disse rammene.

*Fem regionale bompengeselskaper*

I arbeidet med bompengereformen er nå to av de fem regionale selskapene formelt etablert som regionale bompengeselskap ved signering av den overordnede bompenggeavtalen med Samferdselsdepartementet. Avtalen bygger på de generelle rammebetingelsene ved omorganiseringen slik disse er presentert for Stortinget. I løpet av høsten vil trolig alle fem selskapene ha signert, og arbeidet med å gå fra 60 til fem selskaper som skal stå for innkrevningen i fremtiden, har tatt et viktig steg videre. Statens vegvesen vil ha en sentral rolle i den nye organiseringen, bl.a. gjennom ansvaret for å påse at bompengeselskapene driver i tråd med den overordnede bompenggeavtalen.

Alle de regionale bompengeselskapene går så i gang med å samle eksisterende bompengeprojekter innen den regionale strukturen.

For hvert enkelt prosjekt skal det inngås en prosjektavtale med Statens vegvesen, samt en finansieringsavtale med Statens vegvesen eller med Nye Veier AS for prosjekter i deres portefølje. Dette arbeidet vil bli satt i verk så snart bompenggeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og de regionale bompengeselskapene er på plass.

For eksisterende prosjekter er det lagt opp til at tilknytning til de regionale bompengeselskapene er frivillig. Det forventes at flertallet av dagens selskaper vil inngå i den nye regionale strukturen. Svinesundforbindelsen AS holdes utenfor reformen inntil videre. Dette er et fellesprosjekt mellom norske og svenske myndigheter og reguleres av en egen avtale.

*Utstederrollen*

Å skille ut utstederrollen fra bompengeselskapene blir den neste store milepælen i reformen. Utsteder tilbyr brikke og avtale og forestår innkrevningen fra kundene via brikken. Dette vil sikre at bompengeselskapene kan konsentrere seg om låneforvaltning og registrering av passeringer, mens utstederselskapene krever inn bompengene fra bilistene med avtale. Videre åpner dette for utvidet bruk av brikkene, samtidig som en hindrer kryssubsidiering og risiko for bompengeselskapene. Det arbeides nå med en forskrift for utstederrollen.

Det legges opp til en tidsavgrenset overgangsperiode der bompengeselskapene kan fortsette som utstedere inntil utstederdelen blir skilt ut i et eget selskap eller solgt. Statens vegvesen får også på dette området en viktig rolle og må tilpasse organisasjonen til å kunne håndtere de nye opp-

gavene som følger av utskilt utstederfunksjon i bompengeselskapene, herunder å føre tilsyn med og godkjenne utstederselskapene.

*Rolle- og ansvarsdelingen i sektoren*

Samferdselsdepartementet har fastsatt rammene for ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren. Departementet har bedt Statens vegvesen, i samarbeid med de regionale bompengeselskapene, å fastsette frister for ansvarsovertakelse. Statens vegvesen legger opp til at overføring av ansvaret for vegkantutstyr (utstyret for innkreving av bompenger) kan gjennomføres så snart bompenggeavtale, prosjektavtale og finansieringsavtale er inngått for de aktuelle prosjektene. Etter 1. januar 2019 skal ansvaret følge med ved avtaleinngåelse. Statens vegvesen skal fortsatt være ansvarlig for enkelte deler av den operative driften fram til gjeldende avtaler utløper. Dette gjelder f.eks. rammeavtaler for brikker, utenlandsinnkreving, datalinjer m.m. Flere av disse avtalene har varighet på to til tre år før de lyses ut på nytt. Etter dette kan de regionale bompengeselskapene overta ansvaret.

Departementet har lagt til grunn at Statens vegvesen har ansvaret for baksystemet for bompenggeinnkrevningen fram til ny systemløsning for bompenggeinnkreving er i drift. Deretter skal ansvarsforholdet for systemløsningen vurderes. Jf. nærmere omtale under *Nye systemløsninger for bompenggeinnkrevningen*.

*Omlegging av takst- og rabattstrukturen*

Stortinget har sluttet seg til å innføre ny takst- og rabattstruktur for bompengeprojekter, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Formålet er å legge til rette for en mer effektiv og brukervennlig bompenggeinnkreving.

For prosjekter som er lagt fram for Stortinget etter 6. november 2015, er rabattene fastsatt i tråd med det nye systemet. For prosjekter som er behandlet av Stortinget før dette tidspunktet, betinger omlegging til det nye rabattsystemet tilslutning fra lokalpolitiske myndigheter.

Det er om lag 50 igangsatte bompengeprojekter der det er aktuelt å legge om til nytt takst- og rabattsystem. For de fleste av disse har Statens vegvesen utarbeidet faglig grunnlag for omleggingen. Den lokalpolitiske behandlingen i de fleste berørte kommuner og fylkeskommuner pågår fortsatt. Det er lagt om til nytt system for prosjektene:

- Førdepakken
- E6 Gardermoen–Kolomoen
- Namdalsprosjektet
- E16 Kongsvinger–Slomarka
- rv 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør
- E6 Ringeby–Otta.

Omleggingen av takst- og rabattsystemet er frivillig. Den foreslåtte takstomleggingen skal ikke endre bompengebidraget fra bompengeselskapet, men endringen vil slå ulikt ut for ulike trafikanter. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det for eksisterende bompengeprojekt kan utvises en betydelig grad av skjønn knyttet til bruken av passeringstak for å skjerme lokale trafikanter.

#### *Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene*

Regjeringen foreslår at ordningen med tilskudd for å redusere bompengetakstene utenfor de største byområdene videreføres i 2018, jf. omtale av kap. 1330, post 75.

#### *Nye systemløsninger for bompengeneinnkrevningen*

For å sikre en fungerende bompengeneinnkreving er det behov for et baksystem som bl.a. sørger for riktig identifisering og prising av passeringer. Statens vegvesen er sammen med de regionale bompengeselskapene i gang med å anskaffe nye løsninger som skal erstatte dagens system, CS Norge. Det nye systemet består av flere deler. Den sentrale delen i den nye løsningen er den såkalte kjerneløsningen som er felles og skal brukes av alle de regionale bompengeselskapene. Arbeidet med å anskaffe ny kjerneløsning pågår, og kontrakt er ventet inngått ved årsskiftet 2017/2018. Det jobbes også med å få på plass de øvrige delene av systemet. Kostnaden ved utvikling og drift av nye systemløsninger er å anse som kostnader knyttet til innkreving av bompenger og finansieres derfor av bompenger, jf. Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, og Prop. 1 S (2012–2013).

#### *Sparte bompenger*

De siste fire årene har bompengeveksten blitt redusert ved at en rekke bomstasjoner er nedlagt, økte statlige andeler i prosjekter og reduserte takster utenfor byområdene.

Restgjelden i fire bompengeprojekter er nedbetalt og bompengeneinnkrevningen avvirket i 2014, jf. Prop. 21 S (2013–2014) *Endringar i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 88 S (2013–2014). I tillegg ble gjelden i ett prosjekt nedbetalt før bompengeneinnkrevningen ble startet opp, samt delvis innfridd i ett prosjekt. Dette har til sammen spart bilistene årlig for 80–85 mill. kr i bompenger.

Bilistene spares for vel 900 mill. kr som følge av endringer i tidligere fastsatt finansieringsopplegg for utbygging av de to viktige prosjektene E134 Seljord–Åmot i Telemark og E6 Helgeland nord i Nordland. Regjeringen har også redusert bompengebidraget i prosjektet E16 Fønhus-Bagn i Oppland med 120 mill. kr.

Ordningen med tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kap. 1330, post 75, vil spare bilistene årlig for om lag 500 mill. kr i bompenger.

#### Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2017 var på om lag 3,0 mrd. kr. Det er ventet at refusjonsforpliktelsene pr. 1. januar 2018 vil være om lag 2,3 mrd. kr.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2018 gis en fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overstiger 3,5 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

#### **Bindinger**

Pr. 1. januar 2018 vil bindingene knyttet til fullføring av vedtatte prosjekter utgjøre om lag 58 mrd. kr. Om lag 35,7 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2018 vil bindingene pr. 31. desember 2018 utgjøre om lag 47 mrd. kr. Av dette skal om lag 27,2 mrd. kr dekkes med statlige midler. Inkl. refusjonsavtaler som ventes inngått før 2018, vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 29,6 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og tidligere gjennomførte OPS-prosjekter.

Tabell 4.6 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2018, budsjettforslag for 2018, bindinger ved inngangen til 2019, behov/bindinger i 2019 og 2020 og bindinger

etter 2020. Tabellen omfatter prosjekter med forslag til bevilgning i 2018 selv om bompengelogg ikke er vedtatt. Tabellen omfatter ikke andre

prosjekter der det kan være aktuelt med bompengeproposisjon i 2018.

Tabell 4.6 Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2018

	Mill. 2018-kr					
	Bindinger pr. 01.01.2018	Forslag 2018	Bindinger pr. 01.01.2019	Behov 2019	Behov 2020	Bindinger etter 2020
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter		989,3		1 250	1 340	
– gjennomførte prosjekter		479,3		750	690	
– nye prosjekter	1 850	510,0	1 340	500	650	190
Post 30 Riksveginvesteringer	31 200	14 173,0	23 000	12 050	7 360	6 900
– store prosjekter	25 000	8 287,3	18 900	7 200	5 200	6 500
– programområdene	2 200	1 584,7	1 700	1 300	300	100
– bymiljøavtaler og byvekstavtaler <sup>1</sup>		300,0				-
– fornying	4 000	2 291,5	2 400	1 900	200	300
– planlegging og grunnverv		1 088,5		1 060	1 110	-
– nasjonale turistveger		180,0		180	180	-
– ikke rutefordelte midler		441,0		410	370	-
Post 31 Skredsikring riksveger	2 060	638,2	2 550	780	1 020	750
Post 36 E16 over Filefjell	410	119,1	290	190	100	0
Post 37 E6 vest for Alta	160	135,0	20	20	0	0
Sum ekskl. refusjoner <sup>2</sup>	35 680	16 054,6	27 200	14 290	9 820	7 840
Vedtatte refusjonsforpliktelser <sup>2 3</sup>	3 200		2 400	400	400	1 600
Sum	38 880	16 054,6	29 600	14 690	10 220	9 440

<sup>1</sup> De årlige bevilgningene vil fastsettes av Stortinget.

<sup>2</sup> Refusjoner i 2018 er inkludert i foreslåtte rammer til de ulike postene.

<sup>3</sup> Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2018.

Tabell 4.7 viser tilsvarende informasjon for prosjekter som har vært eller skal til ekstern kvalitetssikring (KS2).

Tabell 4.7 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2

Prosjekt	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Tildelt før 2018		Forslag 2018		Anslag 2019		Anslag etter 2019	
			statlige midler	annen finans.	statlige midler	annen finans.	statlige midler	annen finans.	statlige midler	annen finans.
<b>KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen</b>										
<i>E16 Riksgrensens/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger</i>										
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum <sup>1 2</sup>	2 670		50	310	360	150	450	600	920	1 710
<b>KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger</b>										
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger</i>										
E18 Bonmestad – Sky	5 480	4 681	768	3 342	4 110	200	150	150	221	221
E18 Varoddbrua	1 064	937	339	339	339	250	245	245	103	103
E39 Hove – Sandved	834	799	272	402	674	125				
E39 Eiganestunnelen	3 439	3 366	1 101	1 438	2 539	385	340	18	358	84
Rv 23 Dagslett – Lønnes	2 576	2 297	153	411	564	65	180	290	470	918
<b>KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim</b>										
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>										
E39 Rogfast	19 237	17 146	103	153	256	100	300	1 600	3 169	14 290
E39 Svegatjørn – Rådal	7 638	7 044	777	2 403	3 180	1 160	790	206	1 478	1 478
E39 Bjørset – Skei	863	800	270	270	270	190	250	250	90	90
<b>KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</b>										
<i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger</i>										
E134 Damåsen – Saggrenda	5 092	4 486	582	1 817	2 399	400	470	40	477	477
E134 Gvammen – Århus	2 443	2 260	1 324	1 324	1 324	340	490	490	106	106
Rv 13 Ryfast	7 911	7 401	508	5 017	5 525	240	140	310	198	326
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger</i>										
E16 Sandvika – Wøyen	4 419	4 040	1 375	1 490	2 865	38	242	510	385	385
E16 Bjørnum – Skaret <sup>1 2</sup>	4 702	4 323	102	51	153	30	200	600	1 959	3 310
E16 Bagn – Bjørge	1 685	1 518	384	360	744	310	320	320	144	144
E16 Varpe bru – Smedalsosen (post 36)	1 897	1 663	1 567	1 567	1 567	10	86	86		

Mill. 2018-kr

Tabell 4.7 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2

Prosjekt	Mill. 2018-kr														
	Kostnadsramme			Tildelt før 2018			Forslag 2018			Anslag 2019			Anslag etter 2019		
	Prognose for sluttkostnad	statlige midler	annen finans.	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum
<b>KORRIDOR 6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund</b>															
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>															
E6 Frya – Sjøa, inkl forskuttering/refusjon	6 990	6 925	3 233	3 482	6 715	360	150	150	360	150	150	322	322	322	322
E6 Vindåstiene – Korporalsbrua	1 863	1 714	156	156	156	60	250	200	220	250	200	462	426	426	888
E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	2 958	2 730	316	1 072	1 388	225	640	38	535	640	38	678	129	129	129
<b>KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige</b>															
<i>E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>															
E6 Helgeland sør og Kappskarmo – Brattåsen – Lien <sup>3</sup>	4 648	4 555	280	392	672	890	1 205	50	1 044	1 205	50	1 255	1 584	1 584	1 584
E6 Helgeland nord	2 006	2 006	1 085	384	1 469	445	60	60	32	477	60	60	60	60	60
Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset	2 596	2 536	234	1 338	1 572	175	100	130	260	435	100	230	76	223	299
<b>KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Russland og Finland</b>															
<i>E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger</i>															
E6 Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Lervik (post 31)	4 030	3 927	2 345	1 084	3 429	102	319	319	78	180	319	319	319	319	319
<i>E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger</i>															
E6 Sørkjosfjellet	1 050	982	885	885	885	86	11	11	86	86	11	11	11	11	11
E6 Indre Nordnes – Skardalen (post 31)	1 314	1 083	714	714	714	240	129	129	240	240	129	129	129	129	129
E6 Halselv – Sandelv – Mølnes (post 36)	1 107	964	948	948	948	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
E69 Skarvbergtnellen (post 31) <sup>1</sup>		785	36	36	36	70	250	250	70	70	250	250	429	429	429

1 Foreløpig prognose for sluttkostnad - styrings- og kostnadsramme ikke fastsatt.

2 Bompengopplegget ennå ikke lagt fram for Stortinget.

3 Inkl. tildelinger innenfor rammene til programområdetiltak og fornying.

**Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene**

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For årene 2010–2014 var den årlige lånerammen på 2 mrd. kr. For årene 2015–2017 var den årlige lånerammen på 3 mrd. kr. Det foreslås ikke ny låneramme for 2018.

Tabell 4.8 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	Rentekompensasjon for 2018 1 000-kr
Østfold	8 248
Akershus	13 418
Oslo	11 027
Hedmark	10 267
Oppland	8 470
Buskerud	8 435
Vestfold	6 552
Telemark	7 197
Aust-Agder	4 896
Vest-Agder	6 825
Rogaland	12 616
Hordaland	15 526
Sogn og Fjordane	9 877
Møre og Romsdal	11 442
Trøndelag <sup>1</sup>	19 542
Nordland	13 468
Troms	8 904
Finnmark	4 990
Sum	181 700

<sup>1</sup> Sør- og Nord-Trøndelag slås sammen fra 1. januar 2018.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. Rentekompensasjonen for 2018 er basert på Husbankrenten for lånetilsagn for perioden 2010–2014 som for 2018 er forutsatt til 1,0 pst. For lånetilsagn gitt i perioden 2015–2017 er det også lagt til grunn 1,0 pst. rente. Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr og forutsatt nedbetaling, inne-

bærer gjeldende rentenivå en ramme på 181,7 mill. kr i 2018.

**Post 62 Skredsikring fylkesveger**

Det foreslås bevilget 758,7 mill. kr. I tillegg til bevilgningen kommer refusjon av merverdiavgift som fylkeskommunene mottar for sine investeringer.

Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for å finansiere de prosjektene som tilskuddet bidrar til å finansiere, inkl. dekning av ev. kostnadsøkninger. Det pågår en prosess for å fastsette et tilskuddsprogram for planperioden 2018–2023 som ventes å bli fastsatt i 2017.

For å sikre at bevilgningene utnyttes best mulig kan midlene, som tidligere, omdisponeres mellom prosjekter i et fylke. Det kan også foretas midlertidige omdisponeringer mellom fylkene.

**Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger**

Det foreslås bevilget 76,4 mill. kr.

Tilskuddsordningen er søknadsbasert og betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker. Midlene kan benyttes til fysiske tiltak og tilrettelegging av infrastruktur for mer sykling og gåing på kommunale og fylkeskommunale veger. Dette kan være i form av sykkelfelt, gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau, fortau, utbedring av kryss og sykkelparkering.

**Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester**

Det foreslås bevilget 1 234,8 mill. kr.

Forslaget sikrer tilstrekkelig kapasitet i riksvegferjedriften, viderefører dagens rutetilbud på riksvegsambandene og ivaretar krav om null- og lavutslippsteknologi ved utlysning av nye anbud.

Det er lagt til grunn at takstene økes med 2,4 pst. i gjennomsnitt.

Ny kontrakt for ferjesambandet E39 Anda-Lote starter opp 1. januar 2018. Kontrakten innebærer at frekvensen på sambandet økes fra dagens ett til to fartøyer.

Det har gjennom flere år vært høy kostnadsvekst og tilsvarende vekst i utgifter til kjøp av ferjetjenester, en konsentrasjon på leverandørsiden, samt behov for å fornye ferjeflåten. Som omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029, har Statens vegvesen gjennomført et utredningsarbeid for å utvikle ferjemarkedet fram mot 2050, med sikte på bedre innkjøpsprosesser og konkurranse i sekto-



ren. Det er satt i gang en rekke tiltak på grunnlag av utredningsarbeidet. I 2018 vil Statens vegvesen arbeide videre med bl.a. å forbedre innkjøpsprosesser, bedre samordningen mellom stat og fylkeskommuner gjennom å utforme en nasjonal ferjestrategi og utarbeide IKT-løsninger som sikrer samlede styringsdata for riks- og fylkesvegferjedrift. Statens vegvesen vil ha en koordinerende rolle i dette arbeidet.

Statens vegvesen planlegger å innføre AutoPASS brikkebetaling i løpet av 2018 på riksvegferjesambandene:

- Rv 5 Mannheller–Fodnes og rv 55/13 Hella–Vangsnes–Dragsvik
- E39 Anda–Lote
- Rv 827 Drag–Kjøpsvik
- E6 Bognes–Skarberget.

I tillegg vil enkelte fylkesferjesamband starte opp med AutoPASS brikkebetaling i 2018. Flere samband vil følge etter ved oppstart av nye anbuds-kontrakter i 2019 til 2021. Dagens nasjonale ferjekort vil bli avløst av et nytt AutoPASS-ferjekort når sentral tjenesteleverandør er på plass.

Regjeringen vil sikre at alle nye riksvegferjekontrakter har krav til lav- eller nullutslippsløsninger. De siste årene er det lyst ut en rekke riksvegferjesamband med miljøkrav og bruk av miljø som tildelingskriterium. Batteriferja Ampere ble satt i drift i 2015. Sambandet E39 Anda-Lote vil fra 2018 bli trafikkert av et helelektrisk fartøy og et lavutslippsfartøy. Kontrakt for sambandene E39 Festøya-Solavågen og rv 651 Volda-Folkestad er

lyst ut med krav om tre nullutslippsfjerer og én lav- eller nullutslippsfjerje. E39 Molde-Vestnes lyses ut med fire fartøyer med null- eller lavutslippsteknologi. I løpet av perioden skal det være fasett inn minst to fullelektriske fartøyer. Rv 5 Mannheller-Fodnes og rv 55/13 Hella-Vangsnes-Dragsvik lyses ut med fem null-/eller lavutslippsfjerjer.

Det skal være god balanse mellom å stimulere til utvikling og implementering av ny og framtidrettet teknologi, samtidig som eksisterende fartøyer utnyttes på en fornuftig måte. Statens vegvesen har etablert et utviklingsprosjekt for en hydrogenelektrisk ferje for å gjøre nullutslippsteknologi mulig for ferjestrekninger som ikke er egnet for elektrisk drift. En hydrogenelektrisk ferje vil kunne driftes der det ikke er tilstrekkelig tilgang på strøm eller i samband som er mer energikrevende enn hva som er egnet for elektrisk drift alene. Statens vegvesen har lyst ut kontrakt med driftsoppstart med hydrogenelektrisk ferje på sambandet rv 13 Hjelmeland-Nesvik-Skipavik i 2021.

Krav til lav- eller nullutslippsteknologi vil over tid redusere utslippene fra ferjesektoren betydelig, men fører samtidig til økte kostnader.

### Virkninger av budsjettforslaget

Tabell 4.9 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2018 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksvegnettet.

Tabell 4.9 Endringer i infrastrukturstandard med budsjettforslaget for 2018

Antall km vegnett utbedret med gul midtstripe	26,1
Antall km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	2,3
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veger	5,0
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	8,0
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	25,5
Antall km kollektivfelt bygd	4,0
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	31

I 2018 er det lagt opp til å fullføre 26 km gang- og sykkelveganlegg. Av dette er 10 km i byer og tettsteder. Fire kollektivknutepunkter vil bli universelt utformet. I tillegg forutsettes det etablert for-

sterket midtoppmerking på om lag 11 km av riksvegnettet i 2018.

Målene i Nasjonal transportplan 2018–2029 er nærmere omtalt i Del III.

**Kap. 4320 Statens vegvesen**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Salgsinntekter m.m.	232 564	188 400	193 500
02	Diverse gebyrer	525 195	423 128	438 500
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	111 422	105 700	108 600
	Sum kap. 4320	869 181	717 228	740 600

**Post 01 Salgsinntekter m.m.**

Det foreslås budsjettert med inntekter på 193,5 mill. kr. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter, salg av oppslag i Autosys og salg av kjennemerker.

En ordning med personlige kjennemerker ble innført i juni 2017, og overskuddet vil bli øremerket trafikksikkerhetstiltak. Siden ordningen er ny, er det vanskelig å anslå inntekter for 2018, og det budsjetteres derfor ikke med overskudd knyttet til dette.

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

**Post 02 Diverse gebyrer**

Det foreslås budsjettert med inntekter på 438,5 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet har økt de senere årene som over tid gir utslag i økte inntekter. Dette gjelder spesielt fordi førerkort nå må fornyes oftere.

Statens vegvesen har inntekter fra flere gebyrordninger. De gebyrbelagte tjenestene omfatter:

- praktiske og teoretiske førerprøver
- førerkortutstedelser
- utstedelse av dagsprøvekjennermerker
- utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører
- utlevering av inndratte kjennemerker
- myndighetskontroller
- kontroll av amatørbygde kjøretøy
- utstedelse av fartsskriverkort
- typegodkjenning av kjøretøy
- utstedelse av internasjonale felleskapslisenser
- gebyr for vilkårsparkering
- gebyr for godkjenning som kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll (herunder som teknisk leder og kontrollør).

Gebyrene justeres i henhold til den generelle prisstigningen.

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

**Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper**

Det foreslås budsjettert med inntekter på 108,6 mill. kr. Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøyer har påført bl.a. vegutstyr, og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og vil variere fra år til år.

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

**Kap. 1321 Nye Veier AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
70	Tilskudd til Nye Veier AS	675 000	2 075 200	5 278 800
75	Tilskudd til egenkapital	600 000	1 000 000	
	Sum kap. 1321	1 275 000	3 075 200	5 278 800

Nye Veier AS har vært operativt siden 1. januar 2016. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveger i Norge. Videre skal det være en effektiv byggherreorganisasjon som skal sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av disse.

I samsvar med Prop. 1 S (2015–2016) har regjeringen med bevilgningsforslaget for 2018 fulgt opp føringen om en lineær opptrapping av de økonomiske rammene for Nye Veier AS til et langsiktig bevilgningsnivå på 5,3 mrd. kr.

**Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS**

Det foreslås bevilget 5 278,8 mrd. kr som er en økning på 3 203,6 mill. kr fra saldert budsjett 2017. Økningen er i tråd med fullmakt fra Stortinget om adgang til å inngå forpliktelser med årlig forfall på 5 mrd. kr (prisnivå 2017).

Bevilgningen vil gå til å finansiere de vederlag Nye Veier AS etter avtaler med Samferdselsdepartementet har krav på knyttet til sin aktivitet, bl.a. knyttet til planlegging og annet forberedende arbeid og utbygging av veger. I 2018 er det foreløpig avtalt utbyggingsaktivitet på følgende prosjekter:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder
- E18 Rugtvedt–Dørdal og Kjørholt- og Bamble-tunnelene i Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark
- E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Vest-Agder.

Videre foreslås prosjektet E6 Skjerdingstad–Melhus S i Sør-Trøndelag tatt inn i selskapets portefølje.

Samferdselsdepartementet foreslår å øke fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS i tråd med prisstigningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Aktiviteten i Nye Veier AS reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selska-

pets finansieringskilder er bevilgninger over statsbudsjettet og bompenger. Statlige midler er basert på rammeavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS. Selskapets omsetning ventes å ligge på om lag 5 mrd. kr i 2017, mens dette øker til om lag 8 mrd. kr i 2018.

Nye Veier AS har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet med samlet forventet utbyggingskostnad på nær 42 mrd. kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom særskilte proposisjoner behandlet av Stortinget lagt til grunn et samlet bompengedrag på om lag 16,7 mrd. kr.

Prosjektene som det er inngått avtale om, sikrer store helhetlige utbygginger av sammenhengende firefelts motorveg.

Nye Veier AS prioriterer rekkefølgene for utbygging av vegstrekningene som inngår i selskapets portefølje, etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

De første kontraktene som Nye Veier AS har inngått, er gjort med utgangspunkt i relativt detaljerte reguleringsplaner. Selskapets muligheter til å påvirke har derfor vært noe begrenset. Spesielt gjelder dette prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal, som var kommet langt i prosessen da selskapet overtok. For å optimalisere vegbyggingen legger selskapet opp til økt samarbeid med og tidlig involvering av leverandørene og entreprenørene.

Videre er selskapet opptatt av å redusere omfang som sprengningsvolum og massetransport, ved å optimalisere vegtraséen og gjenbruk av vegelementer som kryss/betongkonstruksjoner med lang restlevetid, samt redusert omfang av kostbare konstruksjoner som tunneler og bruer. Det vil, etter selskapets vurdering, oppnås betydelig forutsigbarhet gjennom samlet finansiering, helhetlig planlegging og utbygging av lange strekninger.

Tidlig involvering av leverandører og entreprenører, sammen med en modell der planlegging og

finansiering henger sammen, vil etter selskapets vurdering gi mulighet for ytterligere besparelser.

Prioriteringene i de avtalte prosjektene tar utgangspunkt i et samlet kostnadsanslag på 148 mrd. 2016-kr for hele utbyggingsporteføljen, utarbeidet av Statens vegvesen da prosjektene ble overført til Nye Veier AS. Basert på gjennomførte verdianalyser, og videre bekreftelser gjennom de inngåtte totalentreprisekontraktene, mener selskapet at kostnadene kan reduseres med anslagsvis 20 pst. Besparelsen vil da være på om lag 30 mrd. kr, som etter selskapets vurdering gir muligheten til å bygge hele porteføljen, med få unntak, ferdig på ned mot 12 år. Dette er vesentlig raskere enn de 20 årene som ble angitt i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*.

#### *Nærmere omtale av prosjektporteføljen*

Nye Veier AS legger samfunnsøkonomisk lønnsomhet til grunn for prioritering av utbyggingsrekkefølgen. 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 nytteforbedringer.

Prosjektet *E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder* er det første utbyggingsprosjektet som ble satt i gang av Nye Veier AS. Det ble inngått totalentreprisekontrakt med entreprenør for anleggsarbeidene, og arbeidene er igangsatt. I vegutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet er det avtalt et samlet vederlag på 6 037 mill. 2017-kr. Bompengefinansieringen utgjør 2 126 mill. 2017-kr. Det planlegges åpning av anlegget høsten 2019. Investeringskostnadene vil påløpe i årene 2016–2019.

Prosjektet *E18 Langangen–Dørdal i Telmark* er delt inn i to etapper. Det ble inngått totalentreprisekontrakt med entreprenør i mai 2017 for den første etappen E18 Rugtvedt–Dørdal. Anleggsåpning planlegges i desember 2019. Det er i tillegg inngått egen kontrakt med entreprenør for oppgradering av E18 Kjørholt- og Bambletunnelene og sprengning av nye parallelle løp. Tunnelprosjektet er planlagt ferdig høsten 2018. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering av hele utbyggingsstrekningen. Regjeringen vil legge fram for Stortinget et forslag til bompengefinansiering av utbyggingen så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger. Totalt vederlag avtalt i vegutbyggingsavtalen for delstrekningen E18 Rugtvedt–Dørdal er 4 892 mill. 2017-kr. Bompengefinansieringen utgjør 1 856 mill. 2017-kr.

Prosjektet *E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark* er den største sammenhengende utbyggingen som Nye Veier AS så langt har satt i gang. Anleggsarbeidene er inndelt i to utbyggingskontrakter. Første kontrakt omfatter utbyggingen Kolomoen–Arnkvern. Andre utbyggingskontrakt gjelder Arnkvern–Moelv. Nye Veier AS inngikk totalentreprisekontrakt med entreprenør for første utbyggingskontrakt i juni 2017. Strekningen er 19 km og skal bygges som firefelts motorveg. Strekningen Kolomoen–Kåterud planlegges åpnet sommeren 2019, mens resten av strekningen til Arnkvern åpnes sommeren 2020. Nye Veier AS planlegger å inngå kontrakt for strekningen E6 Arnkvern–Moelv i oktober 2017. Strekningen ventes ferdigstilt sommeren 2021. Vegutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet angir et samlet vederlag for utbyggingen på 9 768 mill. 2017-kr. Bompengefinansieringen utgjør 4 592 mill. 2017-kr.

Prosjektet *E18 Kristiansand–Lyngdal i Vest-Agder* er en lang utbyggingsstrekning på vel 70 km. Nye Veier AS planlegger å starte utbygging av første delstrekning Kristiansand–Mandal øst i første halvår 2018, med ventet åpning i slutten av 2021. Det er inngått vegutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet med et totalt vederlag for utbyggingen på 24 600 mill. 2017-kr. Bompengefinansieringen utgjør 7 862 mill. 2017-kr.

Prosjektet *E6 Ranheim–Åsen i Sør- og Nord-Trøndelag* er det siste av prosjektene i selskapets portefølje som klargjøres for utbygging. Prosjektet er inndelt i to delstrekninger. Delprosjektet Ranheim–Værnes er utvidelse til firefelts veg mellom Trondheim og Stjørdal. Nye tunnellop er en del av utbyggingen. Nye tunnellop er viktig for å sikre rømmingsmulighet i tunnelene. Delstrekningen Kvithammar–Åsen er et viktig prosjekt for å utbedre vegforbindelsen mellom Trondheim og Steinkjer. Dagens vegstandard er svært dårlig og prosjektet har høy samfunnsnytte. Før Nye Veier AS overtok utbyggingsansvaret for strekningen utarbeidet Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet kostnadsoverslag for utbyggingene. Delprosjektet Ranheim–Værnes har et kostnadsoverslag på 6 602 mill. 2017-kr. For delprosjektet Kvithammar–Åsen er kostnadsoverslaget på 5 742 mill. 2017-kr. Det ble før sommeren 2017 gitt lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering av E6 Ranheim–Åsen. Bompengandelen i de lokale vedtakene er 50 pst. Regjeringen vil legge fram for Stortinget et forslag til bompengefinansiering av utbyggingen så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger. Selskapet legger opp til oppstart av anleggsarbeid i løpet av 2019.

*Prosjekter under planlegging*

Nye Veier AS har som mål å bygge ut porteføljen i løpet av 12 år. På denne bakgrunn er selskapet i gang med å utvikle alle prosjektene i porteføljen. Fram til disse prosjektene blir prioritert for utbygging, vil Nye Veier AS arbeide målrettet for å øke netto nytte på enkeltprosjektene og for porteføljen som helhet. Dette vil måtte gjøres i tett dialog med kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vil framover engasjere leverandører og entreprenører i en tidlig fase for å sikre seg kompetanse og samspill allerede fra prosjekteringsfasen.

Nye Veier AS samarbeider med fylkeskommuner og kommuner i tidlig fase for å sikre raske, smidige og effektive planprosesser. Selskapet har ansvar for kommunedelplanprosessen for strekningene Arendal–Grimstad og Dørdal–Tvedestrand. Nye Veier AS arbeider her sammen med sju kommuner og to fylkeskommuner for å utvikle et samfunnsøkonomisk lønnsomt utbyggingsprosjekt.

*Selskapets portefølje – justering*

Nye Veier AS sin utbyggingsportefølje omfatter en strekning på E6 sør for Trondheim fra Skjerdingstad til Ulsberg, med unntak av prosjektet Vindåsliene–Korporalsbrua som bygges ut av Sta-

tens vegvesen. I forlengelsen nordover av denne strekningen ligger prosjektet E6 Skjerdingstad–Melhus S som omfatter bygging av firefelt veg på en om lag 4 km lang strekning i Sør-Trøndelag. Utbyggingskostnadene er av Statens vegvesen anslått til å være i størrelsesorden 450 mill. kr, og utbyggingen er i Nasjonal transportplan 2018–2029 prioritert for utbygging i siste del av planperioden.

Nye Veier AS har vurdert hensiktsmessigheten av å se prosjektet E6 Skjerdingstad–Melhus S i sammenheng med utbyggingen av E6 videre sørøst og finner at det er betydelige gevinster å hente ved en slik samordning. Disse gevinstene er knyttet til mange ulike forhold, herunder betydelig reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp i anleggsfasen grunnet redusert behov for massetransport, den vil legge til rette for kryssløsninger som gir bedre trafikale forhold og som reduserer beslaget av dyrket mark. Besparelsene anslås å være i størrelsesorden 280–400 mill. kr. Vurderingene støttes av Statens vegvesen.

For å kunne hente ut disse gevinstene, foreslår regjeringen at prosjektet E6 Skjerdingstad–Melhus S ikke bygges ut i regi av Statens vegvesen, men tas inn i selskapets portefølje, jf. omtale av prosjektet under *Nærmere om investeringsprogrammet (korridor 6)*.

**Kap. 1323 Vegtilsynet**

Post	Betegnelse	(i 1 000 kr)		
		Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter		20 750	19 100
	Sum kap. 1323		20 750	19 100

**Post 01 Driftsutgifter**

I perioden 2012–2016 var Vegtilsynet organisert som en egen enhet i Statens vegvesen direkte underlagt vegdirektøren. Fra 2017 er Vegtilsynet et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

Det foreslås bevilget 19,1 mill. kr til Vegtilsynet. Reduksjonen i bevilgningen fra saldert budsjett 2017 gjelder etableringskostnader i 2017 i forbindelse med fristillelsen av Vegtilsynet fra Statens vegvesen.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller sine plikter til å ha og å bruke tilstrekkelige og effektive styrings-systemer som ivaretar sikkerheten i infrastrukturen på riksvegnettet. Formålet med arbeidet er å bedre riksvegnettet i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål. I tillegg til å føre tilsyn skal Vegtilsynet være en pådriver for et sikkert og formålstenlig vegnett, foreslå endringer i regelverk, ta initiativ til FoU-arbeid og delta i internasjonalt arbeid som ligger opptil Vegtilsynets arbeidsområder.

**Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
90	Avdrag på lån	45 000	190 000	75 000
	Sum kap. 4322	45 000	190 000	75 000

**Post 90 Avdrag på lån**

Sverige og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 321,9 og 376,9 mill. norske kr ved utløpet av 2016. Bompengeselskapets to fastrenteavtaler for det samlede norske lånet utløp henholdsvis 31. desember 2016 og 30. juni 2017. De er erstattet med nye avtaler basert på flytende renter.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevingen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsde-

partementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2018 vil være om lag 80 mill. kr. Fastrenteavtalene, og tilhørende fast avdragsplan, som utløp i 2016 og 2017, har medført at bompengeneinntektene har vært høyere enn årlige innbetalte renter og avdrag. Det betales i 2017 et ekstraordinært avdrag. Det legges opp til at selskapet betaler 75 mill. kr i avdrag i 2018 i tråd med Norges forventede andel av nettoinntekten fratrukket rentekostnader.

**Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
80	Renter	43 887	20 000	4 000
	Sum kap. 5624	43 887	20 000	4 000

**Post 80 Renter**

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er budsjettet med 4,0 mill. kr i renter i 2018.

**Andre saker***Kompetanse og kapasitet*

Statens vegvesen skal ha riktig kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. Vegvesenet har gjennom flere år hatt et økende oppgaveomfang og høyere aktivitetsnivå som har gjort det nødvendig å øke bemanningen. Effektiviseringsprogrammet og ressursstyring bidrar til at etaten gjennomfører oppgavene med lavere bemanning og mindre tjenestekjøp.

Bemanningen i Statens vegvesen målt i hele stillinger gikk ned fra 7 313 i 2015 til 7 281 ved utgangen av 2016. Selv om bemanningen totalt har gått svakt ned i 2016, har likevel bemanningen innenfor veg- og vegtrafikkforvalterområdet økt for å sikre kompetanse og kapasitet til god oppgavegjennomføring.

Statens vegvesen utvikler og dreier kompetansen sterkere mot kjerneområdene veg, transport og trafikant og kjøretøy både ved å rekruttere relevant kompetanse og gjennom intern opplæring. Etaten har et omfattende samarbeid med høyskoler og universiteter for å bidra til at innholdet i utdanningene er det som sektoren behøver, og at studenter velger aktuelle fagretninger.

Statens vegvesen følger opp regjeringens krav om statlige lærlingeplasser. I tillegg setter etaten krav i kontraktene med entreprenørene om at de skal ta inn lærlinger når de har oppdrag for Statens vegvesen. Det arbeides med å få på plass et

rapporteringssystem slik at etaten kan holde oversikt over hvor mange lærlinger entreprenørene har til enhver tid.

I 2016 ble det kjøpt eksterne tjenester for om lag 4 mrd. kr. Dette inkluderer Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester ved forvaltningen av fylkesveger. Av dette var 85 pst. knyttet direkte til kjerneoppgavene i Statens vegvesen, bl.a. planlegging og byggherreoppgaver og trafikant- og kjøretøyoppgaver, samt strategisk planlegging som f.eks. arbeid med Nasjonal transportplan. 15 pst. gikk til ulike støtte- og ledelsesfunksjoner som IKT, organisasjonsutvikling, forvaltning av eiendommer og kompetanseutvikling.

Statens vegvesen har gjennomgått sin praksis for kjøp fra konsulenter innen planlegging, prosjektering og byggeledelse. Av tiltak som blir gjennomført fortløpende, kan nevnes:

- et program for utvikling av anskaffelsesområdet skal gjennomføres. Programmets overord-

nede mål er å bidra til lavere risiko og lavere kostnader på anskaffelsesområdet.

- ny plan- og byggherrestrategi
  - opplæring av planleggere i planprosessedelse videreføres
  - prosjektlederopplæring for alle faser videreutvikles
  - nye kontraktsmaler for rådgiverkontrakter innføres
  - Håndbok i prosjektstyring revideres. Dette inkluderer planlegging, bygging, drift og vedlikehold
  - bransjedialogen forsterkes.

Tabell 4.10 viser utviklingen i kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen fra 2012, og fordelingen mellom planlegging og byggherre, øvrige kjerneoppgaver samt støtte og ledelse.

Tabell 4.10 Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen

År	Totalt	Planlegging og byggherre	Mill. 2018-kr	
			Øvrige kjerneoppgaver	Støtte- og ledelsesfunksjoner
2012	3 030	2 090	350	590
2013	3 490	2 590	320	580
2014	3 970	3 070	355	545
2015	4 120	3 270	290	560
2016	3 960	3 090	280	590

Tallene omfatter anskaffelser til riksveger og Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester ved forvaltningen av fylkesveger.

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

I følge Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren fra 2015 skal virksomhetene innen samferdselssektoren:

- unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå
- sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

Statens vegvesen forvalter viktige samfunnsverdier og er en sentral aktør ved beredskap og

større hendelser. Vegvesenet skal legge til rette for en robust og pålitelig veginfrastruktur som skal kunne bidra til å ivareta samfunnets behov for vare- og persontransport, også i en beredskaps- og krisesituasjon. Videre skal Statens vegvesen håndtere beredskapssituasjoner og større hendelser i samarbeid med sentrale samvirkeaktører.

Etaten har i 2017 utarbeidet en strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen hvor naturfare og klimatilpasning er et særskilt prioritert område. Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser (SOROS) fra 2013 er integrert i denne strategien.

Vegvesenet har ansvar for samfunnsviktig infrastruktur, funksjoner, systemer og tjenester som er nødvendig for å ivareta nasjonal sikkerhet og befolkningens trygghetsfølelse. Det kan for enkelte strekninger, objekter eller systemer være aktuelt med tiltak for å motvirke konsekvenser av

ev. tilsktede handlinger. Dette vil bli vurdert fortløpende ved fornying, drift og vedlikehold.

Statens vegvesen har i 2017 utarbeidet strekningsvise analyser og vurderinger for å identifisere sårbarheter langs vegnettet. Noen sårbare punkter vil kunne håndteres med rene beredskapstiltak, mens andre vil kreve tiltak som gjør vegen eller vegobjektet mer robust. Slike analyser og vurderinger vil også bli gjennomført i 2018.

### *Naturfare*

Statens vegvesen vil i 2018 videreføre arbeidet med å ta høyde for de varslede klimaendringene ved utredning, planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av infrastruktur. Kartlegging av flom- og skredfare er sentralt for både vedlikehold av vegnettet og videreutvikling av viktig infrastruktur. God arealplanlegging, overvåking og varsling av naturfare øker forutsigbarheten og gir mulighet for å redusere risiko. Samordning av utstyr og tjenester for overvåking av stabilitet har blitt testet på tvers av etatene. Dette har gitt bedre utnyttelse av kompetanse, utstyr og instrumenter, raskere responstid og bedre kvalitet når det har vært behov for hurtig utrykning.

Det er behov for å videreføre og forsterke kartlegging og innsamling av alle offentlige data om grunnforhold og utarbeide kart over faresoner i kvikkleireområder. Dagens samarbeid mellom Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og andre forvaltere av grunnundersøkelser vil bli videreutviklet gjennom forpliktende avtaler om utveksling og utlevering av data, bl.a. gjennom den nasjonale databasen for grunnundersøkelser, NADAG. Transportetatene vil også videreføre samarbeidet med kommunene om å innarbeide hensyn til flom og ras i kommunenes arealplaner.

### *Beredskap og hendelseshåndtering*

System for krisehåndtering i Statens vegvesen vil 1. januar 2018 bli erstattet av system for beredskap og hendelseshåndtering. Statens vegvesen har i 2017 utarbeidet beredskapsplaner og etablert hjelpemidler som understøtter det nye systemet. I det nye systemet ivaretas samfunnsikkerhet som en forebyggingsstrategi, der beredskap og hendelseshåndtering er en integrert del av normal drift.

Statens vegvesen har ansvaret for beredskap og hendelseshåndtering på riksvegnettet. Tilsva-

rende oppgaver på fylkesvegnettet ivaretas av Statens vegvesen i henhold til avtaler med fylkeskommunene. Gjennom avtalene håndterer Statens vegvesen hendelser på fylkesveg slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier hindres eller begrenses, og framkommeligheten ivaretas på best mulig måte. Trafikkberedskap og retningslinjer for håndtering av uforutsette hendelser på veg, omkjøring, skilting mv., er etablert og følges opp med egne planer. Dette er et omfattende arbeid som videreføres i 2018.

I 2017 har det vært tunnelulykker med fare for tap av menneskeliv og nedsatt framkommelighet. Statens vegvesen vil også i 2018 samvirke med nød- og redningsetatene, slik at deres oppgaver kan ivaretas på en best mulig måte. En god tunnelforvaltning vil være avgjørende for sikkerheten og trygghetsfølelsen til trafikantene.

Det pågår et omfattende arbeid med å utbedre riks- og fylkesvegtunneler åpnet for trafikk før desember 2006. Utbedringsarbeidene vil redusere risikoen for alvorlige hendelser i tunnelene og konsekvensene av disse, samt bety færre stengninger av tunneler. Arbeidet med å skifte ut analogt nødnett med et digitalt er nå ferdig. I forbindelse med tunnelutbedringsarbeidene blir det installert nødnett i alle riksvegtunneler lengre enn 500 meter, også de som tidligere ikke har hatt analogt utstyr. Det arbeides med en rekke tiltak som vil styrke forvaltningen av tunnelene på riks- og fylkesveger, bl.a. med bakgrunn i Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å styrke sikkerheten i vegtunneler, jf. Dokument 3:16 (2015–2016).

### *Reservebruer*

Landsdekkende bruberedskap har som hovedoppgave å gjenopprette brutte vegforbindelser. Årlig er det om lag 10 slike hendelser. I dette arbeidet benyttes en rekke forskjellige typer reservebrumateriell.

Arbeidet med å utfase utdatert utstyr og oppgradere til nye typer reservebrumateriell er kommet godt i gang. Dette arbeidet omfatter anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer, mobile ferjekaibruer og bygningsmessige forbedringer av lagrene. Oppgraderingen av lagrene er viktig for at Statens vegvesen skal ha en moderne og framtidsrettet bruberedskap. Statens vegvesen har et godt samarbeid med Jernbanedirektoratet/Bane NOR SF, Forsvaret og Trafikverket i Sve- rige.



*Forebyggende sikkerhet og sikring*

For bedre å kunne håndtere framtidens trusselutfordringer utarbeidet Statens vegvesen i 2016 *Policy for forebyggende sikkerhet og sikring*, hvor arbeidet med fysisk sikring, informasjonssikkerhet og oppfølging av sikkerhetslovens bestemmelser ivaretas. Statens vegvesen vil i 2018 videreføre og utvikle etatens sikkerhetsorganisasjon.

Statens vegvesen har rundt 300 IKT-løsninger som inneholder den informasjonen etaten trenger for å utføre sine arbeidsoppgaver. Rundt 200 av disse inneholder personopplysninger, og enkelte inneholder sensitive personopplysninger.

I 2017 har Statens vegvesen arbeidet med å etablere et styringssystem for informasjonssikkerhet. Arbeidet videreføres i 2018. Formålet er å sikre etterlevelse av lovpålagte krav og interne retningslinjer innen personvern og informasjonssikkerhet.

Informasjonen i Statens vegvesens IKT-systemer klassifiseres og vurderes etter kritikalitet. Etaten har god oversikt over hva slags type informasjon som plasseres i hvilke systemer og hvordan denne sikres. Det er inngått databehandleravtaler der tredjepart behandler personopplysninger på etatens vegne i de fleste systemene. Avtalene regulerer rettigheter og plikter for databehandlerne der også tilganger til data og taushetsklæringer er sentrale momenter. Enkelte slike avtaler mangler, og det pågår et arbeid med å fullføre disse.

I all hovedsak driftes etatens systemer internt, men deler av systemporteføljen for trafikant- og kjøretøyområdet, samt bompengesystemet Auto-pass, driftes eksternt. Statens vegvesen har kontrakter med norske leverandører og driften skjer i Norge. Det er planlagt revisjoner av driften høsten 2017, bl.a. for å verifisere at kontraktene overholdes.

Statens vegvesen har gode prosesser som sørger for at datasikkerheten blir ivaretatt når et system skal driftes både internt og eksternt. Ved anskaffelse av et system setter etaten ulike sikkerhetskrav, bl.a. til eksternt drift. Disse kravene går på adgangskontroll, fysisk sikkerhet, byggsikkerhet, nettverkssikkerhet, systemtilgang, tjenestenivå, penetrasjonstesting, databehandleravtale, revisjoner osv. Før et system kan bli tatt i bruk skal det også utføres en risikovurdering om systemet er sikkert nok. Etter at et system er tatt i bruk gjennomføres revisjoner for å ha kontroll på at informasjonen er godt nok sikret.

Statens vegvesen gjennomfører regelmessige inntrengningstester for å forsikre at uvedkom-

mende ikke får tilgang til etatens data. Det er inngått avtale med et norsk selskap som utfører dette.

Statens vegvesen er tilknyttet NorCERT, som overvåker internettrafikk inn mot etatens IT-systemer. NorCERT skal avdekke mulig sabotasje eller spionasje. Statens vegvesen har opprettet responsteam for å håndtere dataangrep og -kriminalitet. Det etablerte samarbeidsforumet om IKT-sikkerhet mellom Statens vegvesen, Avinor AS, Kystverket, NSB AS, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF blir videreført i 2018.

*Personvern*

Den nye personvernforordningen fra EU, som trer i kraft i mai 2018, vil skjerpe enkelte av kravene til behandling av personopplysninger. Fram til den trer i kraft, vil Vegdirektoratet kartlegge behov for nye hjemler og behov for endring og utvikling av prosessene og IKT-systemene.

*Forskning og utvikling*

Statens vegvesens forskning og utvikling (FoU) er rettet mot hovedmålene i transportpolitikken. Hovedsatsingene i arbeidet gjennomføres i større forsknings- og utviklingsprogrammer som går over 3–6 år i samarbeid med norske universiteter og forskningsinstitutter. Det gjennomføres også mindre, interne prosjekter av mer kortvarig karakter og samarbeidsprosjekter nasjonalt og internasjonalt.

Totalt foreslås om lag 130 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester i 2018, hvorav om lag 30 mill. kr til prosjektet Ferjefri E39. Statens vegvesens egeninnsats for å følge opp og gjennomføre FoU-kontrakter med forskningsinstitutter, universiteter og høyskoler utgjør i tillegg om lag 70 mill. kr.

I 2018 pågår FoU-program med følgende temaer:

- miljøvennlig og effektiv bylogistikk
- tiltak for å endre transportmiddelfordeling i byområder
- vegutforming
- drift og vedlikehold på strekninger for gående og syklende
- trafikkteknikk og «nye» datakilder
- mer effektiv planlegging med bedre kvalitet
- bedre bruvedlikehold
- sikkerhetsstyring i vegtunneler.

Forskningsvirksomheten knyttet til utviklingen av Ferjefri E39 vil fortsette innen fagområder som samfunnsutvikling, gjennomføringsstrategier, energi-

utvinning og -utnyttelse i tillegg til teknologiutvikling for ekstreme fjordkryssinger.

FoU-prosjektet Aurora Borealis på E8 fra Ski-botn til Helsinki er et samarbeidsprosjekt mellom Finland og Norge hvor en tester og demonstrerer ITS-løsninger under krevende vær- og klimaforhold. Prosjektet tester også ut løsningenes holdbarhet på tvers av landegrensener og er knyttet til ulike næringsaktører, bl.a. fiskeindustrien. Konseptanalysen ELinGO (elektrisk infrastruktur for godstransport) undersøker mulighetene for å løse tungtransportens klimautfordring ved å lade fra strømnett under kjøring. Prosjektet avsluttes i andre kvartal 2018.

Statens vegvesen vil samarbeide med og støtte Norges forskningsråds økte satsing på transportforskning, spesielt innen lavutslipp, energi og digitalisering. Videre samarbeider Statens vegvesen med Innovasjon Norge for å få fram relevante innovasjoner på infrastruktur- og transportsiden i samhandling med næringslivet. Internasjonalt prioriteres FoU-samarbeidet gjennom «NordFoU» og de europeiske organisasjonene Conference of European Directors of Roads (CEDR) og Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL). Deltagelse i FEHRL gir også innsikt i og muligheter til samarbeid med både amerikanske og australske vegmyndigheter.

Statens vegvesen vil delta i både nasjonale og internasjonale prosjekter for å bidra til å skape framtidens transportsystem.

#### *Utvikling av vegtrafikksentralene*

Statens vegvesen har i dag fem vegtrafikksentraler. Etaten har satt i gang et prosjekt for utvikling og effektivisering av disse som vil pågå fram til 2019. Målet er bedre koordinering og samordning av tjenestene. Sentralene skal på sikt være i stand til i større grad å hjelpe hverandre og kunne ta over kritiske funksjoner når situasjonen krever dette, f.eks. ved krisesituasjoner eller kapasitetsproblemer.

Som ledd i dette arbeidet skal Statens vegvesen innføre et hendelsesbasert system. Systemet vil være felles for alle trafikkoperatørene, uavhengig av hvilken vegtrafikksentral de tilhører. Dette gir grunnlag for felles prosedyrer og samordning, og vil være et viktig bidrag for å styrke evnen til å ivareta samfunnsikkerhet og beredskap på et nasjonalt nivå.

Det nye systemet skal støtte trafikkoperatørene ved håndtering av hendelser fra de oppstår til de avsluttes. I dette inngår funksjonalitet for trafikkstyring og funksjonalitet for produksjon og distribusjon av veg- og trafikkmeldinger.

Løsningen utvikles i samarbeid med Trafikverket i Sverige, som har et sammenfallende behov for funksjonalitet. Det er i den forbindelse inngått en samarbeidsavtale med Trafikverket i 2017.

I 2016 ble arbeidet med felles prosedyrer for å håndtere hendelser startet opp og en større grad av teknisk samordning vil pågå i perioden 2017–2019.

Behov for trafikkstyring øker parallelt med innføringen av intelligente transportsystemer. For å sikre samordning og effektivitet er det utviklet en håndbok med felles spesifikasjoner for trafikkstyring. Statens vegvesen arbeider med å styrke servicen som gis til trafikanter og øvrige brukere av vegtrafikksentralene.

#### *Rasteplasser*

Rasteplasser langs vegnettet er et viktig miljø- og trafiksikkerhetstiltak.

Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksvegnettet med store variasjoner i standard og kvalitet. I brukerundersøkelser om Statens vegvesen får rasteplasser en skåre på rundt 4 av 6 mulige poeng.

Statens vegvesen vurderer tiltak som allerede i 2018 kan gi bedre renhold av toalettanlegg på rasteplasser og ferjeleier, der dette ikke fungerer godt nok i dag. Det vil særlig bli prioritert i områder med mye turisme.

Vegvesenet har startet arbeidet med en strategi som grunnlag for en mer målrettet satsing som skal bidra til at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode og funksjonelle rasteplasser. Dette omfatter også rasteplasser ved Nasjonale turistveger. Strategien vil omhandle en rekke forhold som:

- antall og tetthet av rasteplasser
- i hvilken grad behovet kan dekkes av kommersielle tilbud langs vegnettet
- samarbeidsformer med kommersielle aktører for etablering
- krav til utforming
- fasiliteter og andre tilbud på rasteplassene
- ev. tilrettelegging for ladepunkter til el-biler
- ulike typer rasteplasser
- samarbeid med lokale myndigheter
- muligheter for standardisering av toalettanlegg/servicebygg
- tekniske løsninger som kan forenkle daglig renhold
- innkjøpsstrategier ved bygging av toalettanlegg
- kontraktstrategier for drift og vedlikehold m.m.

Gjeldende veileder for rasteplasser vil også bli revidert/oppdatert. Strategien vil dekke det langsiktige arbeidet, men det vil også bli vurdert hvordan en kan få til raske løsninger for å oppgradere og skifte ut toalettanlegg som enten har for liten kapasitet eller for dårlig standard.

#### *ITS og trafikkinformasjon*

Ny teknologi gjør transportinfrastrukturen og kjøretøyene mer «intelligente». Transportbrukerne har forventninger til attraktive og helhetlige transport- og informasjonstjenester. Digitaliseringen gjør det mulig med virkemidler for å gjøre transportsystemet mer effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig. ITS (intelligente transportsystemer) er en samlebetegnelse for digitale virkemidler. Statens vegvesen vil utrede behov for å legge til rette og regulere for å fremme morgendagens transportløsninger, herunder samle og systematisere kunnskapsutvikling fra prosjekter og piloter i Norge og internasjonalt.

ITS og den generelle digitaliseringen medfører et stort volum av trafikkinformasjon, både sanntids- og historiske data. Dette er data som kan ha stor nytteverdi både for myndighetene og private aktører, og det kan være nødvendig å regulere eierskap og bruk av disse dataene. Statens vegvesen vil på dette området se hen til EU-kommisjonens strategi for C-ITS (COM (2016)766) hvor det varsles initiativ om utvikling av felleseuropeiske regler.

Statens vegvesen skal:

- implementere kravene som stilles gjennom ITS-direktivet og ITS-loven
- legge til rette for bruk av samvirkende ITS i vegnettet, sanntids informasjonstjenester, utvikling av systemer med prediksjonsstøtte for driftsvirkosomhet og trafikkstyring i vegnettet, og bruk av ITS som verktøy for prioritering av kollektivtrafikk, næringstrafikk og sykkeltrafikk i by
- være aktiv innen kunnskapsoppbygging ved å delta i internasjonalt arbeid og gjennom å legge til rette for uttesting av ny teknologi på det norske vegnettet
- arbeide for at brukerne av person- og næringstransport får relevant og riktig trafikkinformasjon.

Det kommer stadig flere kjøretøyer som har mulighet til å kommunisere og være tilkoblet til infrastrukturen. Statens vegvesen vil øke satsingen på ITS-piloter for bedre å forstå muligheter på

kort og lang sikt. Sentralt i pilotene vil være C-ITS (Samvirkende ITS). Dette gjelder muligheten til å koble applikasjoner, løsninger og systemer sammen på tvers av transportformene, slik at disse kan virke sammen.

Statens vegvesens offisielle veg- og trafikkdata om bl.a. kjøreforhold og trafikksituasjoner ligger åpent tilgjengelig for private aktører. I 2017 og 2018 vil Statens vegvesen forberede for implementering av et nasjonalt tilgangspunkt for veg- og trafikkdata i tråd med ITS-direktivets krav og brukernes behov.

#### *Selvkjørende kjøretøyer*

Det er en stor utvikling innen førerstøttesystemer og automatiserte kjøretøyer. Dette kan omfatte alle grader av automatikk i kjøretøy, fra enkeltstående førerstøttesystemer via gradvis sammenkobling til helt «førerløse» kjøretøy. Regjeringen la våren 2017 fram lovforslag om utprøving av selvkjørende kjøretøy, jf. Prop. 152 L (2016–2017) *Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy*. Formålet for utprøvingen er å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøyer kan ha for trafikkikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø. Det arbeides med å etablere de praktiske rutineene rundt en prøveordning. Statens vegvesen skal følge opp denne ordningen i 2018, både som myndighetsutøver og som fagorgan. Vegvesenet er bl.a. tiltenkt en rolle som godkjennings- og tilsynsmyndighet for prøveordningen.

#### *Prosjekt «Vilkår for førerrett»*

Helsedirektoratet, Politidirektoratet, Direktoratet for e-helse og Vegdirektoratet har gjennom et samarbeid med Difi etablert et prosjekt «vilkår for førerrett» som har som mål å forbedre prosessen med fornyelse av førerrett for personer som trenger en jevnlig vurdering av om de er egnet til å ha førerrett. Om lag to hundre tusen førerkortinnehavere må hvert år innhente helseattest fra fastlegen før de fornyer førerkortet. Halvparten av disse har tunge førerkortklasser, og resten er 75 år eller eldre. Sistnevnte gruppe vil øke i årene som kommer.

Prosjektet vil i 2017 levere en plan for det videre arbeidet. Etatene har ulike roller i førerkortarbeidet, og det er behov for å se på organisering og samhandling i førerkortsaker. Når prosjektet er ferdig, vil det etter planen videreføres som prosjekter i den enkelte etat.

### Modulvogntog

En prøveordning for modulvogntog (vogntoglengde inntil 25,25 meter og totalvekt 50–60 tonn) på utvalgte strekninger ble innført i 2008 og er senere erstattet med en permanent ordning. Dagens ordning omfatter 3 950 km riksveg med tillatt totalvekt inntil 60 tonn. Dette utgjør om lag 38 pst. av hele riksvegnettet. I tillegg er det mange tilknytninger frem til terminaler, industriområder og bedrifter som er godkjent for modulvogntog basert på enkeltsøknader.

Statens vegvesen har vurdert hvilke strekninger som kan åpnes for modulvogntog, med formål å gi tilgang til mest mulig av vegnettet. Før nye strekninger åpnes for modulvogntog må det imidlertid sikres at dette er trafikksikkerhetsmessig forsvarlig. Det er utviklet objektive kriterier for denne vurderingen, om bl.a. bæreevnen til veier og bruer, stigningsforhold og framkommelighet i kurver og kryss og sikkerheten til gående og syklende på strekningen. For å sikre at modulvogntog ikke blir stående fast på vinterføre og dermed hindrer øvrig trafikk, settes tillatt totalvekt ned til 50 tonn i piggdekkperioden dersom stigning på strekningen er over 6 pst. Framkommelighet i kurver på smal veg (mindre enn 6,3 meter asfaltert bredde og kurveradius mindre enn 100 m) og i kryss vurderes ved å simulere kjøring/sporing i et dataprogram.

Gjennomgangen av vegnettet viser at det er mange strekninger som ikke oppfyller kriteriene, både på fylkesvegnettet og på riksvegnettet. Resultatet av gjennomgangen med tiltaksbehov og anslag på kostnader for å kunne åpne for modulvogntog vil utarbeides i forbindelse med Statens vegvesens arbeid med handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2018–2023. Foreløpige vurderinger viser at det vil være vesentlige kostnader som det ikke er tatt høyde for innen de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Testkjøring som er gjennomført, viser at Statens vegvesen sine simuleringer av framkommelighet harmonerer med reell utprøving. Gjeldende kriterier for vurdering av vegers egnethet for modulvogntog harmonerer også med gjeldende normaler og lovverk. Statens vegvesen arbeider nå med å finne mulige løsninger, både tekniske og kontrollmuligheter, som kan bidra til at et større vegnett kan åpnes uten at det får konsekvenser for trafikksikkerheten.

### Oppfølging av UAG-utvalget

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har siden 2005 analysert alle dødsulykker i trafikken. Et uavhengig utvalg som skulle vurdere hvordan Statens vegvesen hadde praktisert deling av informasjon fra ulykkesrapportene til politiet, pressen og andre interesserte, avga rapport i juni 2015. Rapporten konkluderte med at Statens vegvesens UAG-praksis ikke var ulovlig, men uheldig på enkelte punkter. Den inneholdt ni konkrete anbefalinger for ytterligere forbedring av etatens ulykkesanalysearbeid. Statens vegvesen fikk i oppgave av Samferdselsdepartementet å følge opp åtte av anbefalingene fra utvalget. Departementet vil følge opp punktet om hjemmelsarbeid knyttet til obduksjon av alle dødsofre i trafikkulykker og UAG-legenes tilgang til helseopplysninger.

Statens vegvesen har arbeidet med å videreutvikle og forbedre ulykkesanalysearbeidet. På bakgrunn av rapporten fra UAG-utvalget ble det nedsatt et eget prosjekt i Statens vegvesen for å følge opp anbefalingene i rapporten, herunder gi et grunnlag for beslutning om innrettingen av det videre arbeidet med trafikksikkerhet i Statens vegvesen.

Prosjektgruppen har utarbeidet 19 forslag til forbedringstiltak for arbeidet med trafikkulykker, herunder samhandling med andre etater og offentlighet rundt arbeidet. Tiltakene omfatter både gjennomføring og organisering av selve analysearbeidet, profesjonalisering og effektivisering, bedre forankring av arbeidet i ledelsen og samhandling med andre aktører og gode rutiner for sikring og deling av taushetsbelagt informasjon. Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å gjennomføre tiltakene.

Det arbeides også med kompetanseheving for personer som er involvert i ulykkesanalysearbeid. Det er utarbeidet gode rutiner for Statens vegvesens samhandling med fylkeskommuner og kommuner, samt med Arbeidstilsynet, politi og Statens havarikommisjon for transport (SHT). I rapporten fra fase to legges det opp til et mer langsiktig arbeid med ytterligere forbedring og effektivisering av hele UAG-arbeidet for å sikre fortsatt faglig kvalitet, god og sikker behandling av personopplysninger, samt videre utvikling av arbeidet med å sikre tilfredsstillende informasjonsformidling til alle berørte parter.

### Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Nedenfor redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksvegrute i 2018 samt en omtale av de største byområdene.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr er nærmere omtalt. Investeringsprosjekter som er omtalt, forutsettes gjennomført innenfor de kostnadsrammer som er angitt. Øvrige prosjekter forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak. I tabellene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både sty-

rings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst. Kostnadsrammen settes som tidligere lik styringsrammen + 10 pst. Kostnadsendringer omtales dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet, og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner.

Tabellene 4.11 til 4.14 oppsummerer fordelingen av investeringsmidler i budsjettforslaget for 2018, fordelt på korridorer og ruter.

Tabell 4.11 Post 30 Riksveginvesteringer – forslag 2018

Korridor/rute	Statlige midler		Ekstern finansiering		Mill. 2018-kr	
	Forslag 2018	Anslag 2018	Anslag 2018	investeringer i 2018	Totalt til investeringer i 2018	Totalt til investeringer i 2018
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø						
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	650,2	28			678	
2. Oslo – Ørje/Magnor						
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	299,0	8			307	
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	92,3				92	
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger						
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	1980,4	755			2 735	
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim						
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	2582,9	779			3 362	
E39 Ålesund – Trondheim	70,3				70	
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	185,0				185	
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø						
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	1388,1	1 640			3 028	
Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug	62,4				62	
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	832,7	308			1 140	
6. Oslo Trondheim mer armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund						
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	1598,0	913			2 511	
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	70,2				70	
Rv 15 Otta – Måløy	11,0				11	
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	418,2				418	
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	111,0				111	
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige						
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	1873,8	496			2 369	
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland						
E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	566,8	98			665	
E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	434,7				435	
Sum rutefordelte midler	13 227,0	5 024			18 251	
Ikke rutefordelte midler	946,0				946	
Sum post 30	14 173,0	5 024			19 197	

Tabell 4.12 Post 31 Skredsikring riksveger – forslag 2018

Korridor/rute	Statlige midler		Ekstern finansiering		Totalt til investeringer i 2018
	Forslag 2018		Anslag 2018		
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim Rv 9 Kristiansund – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	303,0				303
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	10,0				10
6. Oslo Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	15,2				15
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland E6 Nordkjøsbott – Kirkenes med tilknytninger	310,0				310
Sum post 31	638,2				638

Tabell 4.13 Post 36 E16 over Filefjell – forslag 2018

Korridor/rute	Statlige midler		Ekstern finansiering		Totalt til investeringer i 2018
	Forslag 2018		Anslag 2018		
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	119,1		0		119
Sum post 36	119,1		0		119

Tabell 4.14 Post 37 E6 vest for Alta – forslag 2018

Korridor/rute	Statlige midler		Ekstern finansiering		Totalt til investeringer i 2018
	Forslag 2018		Anslag 2018		
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland E6 Nordkjøsbott – Kirkenes med tilknytninger	135,0		0		135
Sum post 37	135,0		0		135

## Byomtaler

Bymiljøavtaler og byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. God måloppnåelse forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene. Avtalene er et viktig verktøy for å sørge for bedre samordning i areal- og transportpolitikken.

Rammeverket for bymiljøavtalene ble presentert i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, og ytterligere konkretisert i brev av 2. juni 2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. For å styrke arbeidet med arealtiltak som bygger opp under nullvekstmålet for persontransport med bil, ble det senere besluttet at arealforpliktelsene i bymiljøavtalene skulle konkretiseres i byutviklingsavtaler. For å integrere areal- og transportpolitikken ytterligere besluttet regjeringen i 2016 at bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene skal samordnes til en felles avtale, byvekstavtale. Rammeverket for byvekstavtaler er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Staten har åpnet for å inngå byvekstavtaler for de ni byområdene Osloregionen, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glommaregionen og Tromsø.

Det er nå inngått bymiljøavtaler for Trondheim og Oslo og Akershus. For sistnevnte er det også inngått en byutviklingsavtale. For Bergen og Nord-Jæren er det inngått byvekstavtaler. Det vises til omtalen under de enkelte byområdene.

De fire avtalene er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023 og strekker seg fram til 2023. Det er åpnet for reforhandling av avtalene våren 2018 basert på føringer og økonomiske rammer i Nasjonal transportplan 2018–2029. For Oslo og Akershus og Trondheim vil inngåtte avtaler bli reforhandlet til byvekstavtaler. Regjeringen vil legge til rette for at forhandlinger i de fem øvrige byområdene som er omfattet av ordningen, kan komme i gang raskt. Byutredninger skal være gjennomført før avtale kan inngås. Det kan bli aktuelt å starte forhandlinger i 2018.

Statens vegvesen har hittil ledet forhandlingene om bymiljøavtaler og byvekstavtaler på vegne av staten. Jernbanedirektoratet har også

deltatt som en av statens representanter. I rammeverket for byvekstavtalene er det lagt til grunn at forhandlingene skal organiseres med en politisk styringsgruppe og en administrativ forhandlingsgruppe. Den nye modellen er nærmere omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Statlig bidrag til finansieringen av tiltakene i bymiljøavtalene og byvekstavtalene bevilges over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet. Videre finansieres tiltakene av bompenger, kommunale midler og fylkeskommunale midler. I tillegg er bidrag fra grunneiere og fra kollektivtrafikanter gjennom økte billettpriser eksempler på finansieringskilder i avtalene. Det vises til omtale av statlige midler til kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg under kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer. Statlige bidrag til fylkeskommunale prosjekter og tiltak omtales under kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Bypakkene med tilhørende vegprosjekter og programområdetiltak er en del av bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Det vises til omtale under kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer. Store jernbaneprosjekter i byområdene er omtalt under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

*Oslo og Akershus*

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk i juni 2017 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Bymiljøavtalen beskriver oppgavedeling og ansvar for finansiering av tiltak mellom aktørene. Avtalen er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023, og gjelder for perioden 2017–2023. Det legges opp til å reforhandle avtalen til en byvekstavtale i 2018, basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bymiljøavtalen omfatter porteføljen i Oslo-pakke 3, jernbaneinvesteringer, riksvegtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig delfinansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Fornebu-banen.

Prosjektene i bymiljøavtalen inkludert Oslo-pakke 3 prioriteres gjennom porteføljestyling. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på tiltakenes bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.



Tiltakene i bymiljøavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet samt bompenger, kommunale og fylkeskommunale midler. I tillegg er det forutsatt bidrag fra grunneiere og fra kollektivtrafikanter gjennom økte billettpriser. For statlige midler vises det til omtalen under Programkategori 21.30 Vegformål (kap. 1320 post 30) og Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak (kap. 1330 postene 63 og 64).

I bymiljøavtalen er det lagt til grunn at statens halvpart av kostnadene for Fornebu-banen utgjør 5,6 mrd. 2014-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan. Belønningsmidlene videreføres i bymiljøavtalen innenfor en ramme på 1 960 mill. kr for perioden 2017–2023. Dette tilsvarer 280 mill. kr pr. år. I tillegg er det lagt til grunn 2 mrd. 2016-kr til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i avtaleperioden. Dette tilsvarer i gjennomsnitt om lag 285 mill. 2016-kr pr. år.

Bymiljøavtalen forplikter Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til å legge til rette for en høy arealutnyttelse ved eksisterende og nye kollektivtraseer, spesielt rundt holdeplasser og stasjoner der dette er i tråd med *Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus*. Dersom det er behov for restriktive tiltak for å sikre måloppnåelse, er partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

For å konkretisere arealdelen i bymiljøavtalen har staten ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngått en byutviklingsavtale for perioden 2017–2023. Avtalen regulerer hvordan partene vil samhandle for å følge opp føringene i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Ved reforhandling av bymiljøavtalen legger regjeringen til grunn at den skal integreres med byutviklingsavtalen til en felles enhetlig avtale; byvekstavtale.

Oslopakke 3 er en viktig del av bymiljøavtalen. Ny revidert lokal Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått i juni 2016 mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Avtalen ble supplert med en lokal tilleggsavtale 13. juni 2017. I den lokalt vedtatte avtalen foreslås det å innføre det nye takstsystemet for bompenger med tids- og miljødifferensierte takster i tre ulike trinn.

- Trinn 1 innebærer å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster for lette og tunge kjøretøyer i eksisterende bomsnitt i Oslo. Endringen innføres i oktober 2017.

- Den lokale tilleggsavtalen gjelder trinn 2, og forutsetter supplerende bompengesnitt på Oslos bygrense for trafikk fra Romerike og Follo. Samtidig planlegges nye bomsnitt i Oslo. Lokalt er det forutsatt at trinn 2 skal innføres fra 1. mars 2019.
- Det er også aktuelt med et trinn 3 med økte takster for nullutslippskjøretøyer, som lokale myndigheter ønsker å innføre fra 1. mars 2020.

Stortinget har godkjent trinn 1 gjennom behandlingen av Prop. 86 S (2016–2017) om revidert avtale for Oslopakke 3, jf. Innst. 464 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det gjelder trinn 2 av det lokalt foreslåtte takstsystemet på egnet måte.

Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 har to hovedmål. Det ene er god framkommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Det andre er å ta forventet vekst i persontransport med kollektivtransport, gange og sykling, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og Prop. 1 S (2014–2015).

I styringsgruppens foreløpige forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2018–2021 legges det til grunn netto bompenginntekter på om lag 14,8 mrd. kr. I tillegg kommer bidrag fra staten, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og billettinntekter, slik at det legges til grunn en disponibel ramme på til sammen om lag 21,2 mrd. kr. Dette tilsvarer om lag 5,3 mrd. kr pr. år. Beregnet bompengandelen i handlingsprogramperioden er 70 pst. (inkl. merverdiavgift, ekskl. jernbane). Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet fullfinansieres av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene skjer i nært samarbeid med øvrige parter og kan ha flere finansieringskilder innenfor Oslopakke 3. Den statlige jernbanesatsingen i Oslo og Akershus beregnes å ligge på om lag 24 mrd. kr i perioden 2018–2021. Når den statlige jernbanesatsingen i Oslopakke 3-området er inkludert, er bompengandelen om lag 33 pst. i handlingsprogramperioden. Det er omtrent samme andel i 2018.

#### *Bruk av midler i 2016*

Totalt var bruken av midler til tiltak innenfor Oslopakke 3 om lag 4,2 mrd. kr i 2016, hvorav 2,0 mrd.

kr i statlige og lokale midler og om lag 2,2 mrd. kr i bompenger.

I 2016 ble det brukt om lag 1,9 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med 1,5 mrd. kr til store prosjekter og om lag 0,4 mrd. kr til mindre tiltak innenfor programområdene. En stor del av midlene til store prosjekter ble brukt til å videreføre E16 Sandvika–Wøyen og til bl.a. grunnverv for E18 Vestkorridoren. I tillegg er E18 Sydhavna ferdigstilt. Disse prosjektene skjermer nærmiljø for støy og luftforurensing, legger til rette for byutvikling og bidrar til økt trafikksikkerhet og framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Innenfor programområdene ble det gjennomført flere prosjekter for kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, støyskjerming og gange og sykkel. Det ble åpnet 22 km sykkelanlegg i 2016.

Innenfor lokale vegtiltak i Oslo og Akershus var forbruket på 900 mill. kr i 2016. Av dette ble det brukt 380 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 135 mill. kr på kollektivtiltak.

For lokale kollektivtiltak var det i 2016 et forbruk på om lag 1,4 mrd. kr i bompenger, hvor de store kollektivtiltakene utgjorde om lag 600 mill. kr og midler til drift og småinvesteringer i underkant av 800 mill. kr. Eksempler på kollektivtrafikktiltak som fikk midler i 2016 var:

- fullføringen av Lørenbanen
- store kollektivtrafikktiltak Oslo – T-bane og trikk, oppgradering av T-banen og oppgradering av trikketraseer
- nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen
- Fornebu-banen – planlegging
- midler til drift og mindre investeringer fra Oslopakke 3
  - videreføre økt frekvens på Grorud-, Røa- og Furusetbanen
  - økt kapasitet og frekvens på busstilbudet i Akershus og Oslo
  - mindre oppgraderingstiltak på T-bane og trikkenettet.

Ved inngangen til 2016 ble det overført om lag 900 mill. kr fra 2015 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger om lag 600 mill. kr og statlige/lokale midler om lag 300 mill. kr. Mindreforbruket på bompenger var ved utgangen av 2016 økt med 680 mill. kr sammenliknet med inngangen til 2016, mens mindreforbruket av statlige/lokale midler var redusert med 155 mill. kr. Mindreforbruket skyldes dels senere framdrift for prosjekter og dels reduserte kostnader på enkelte prosjekter.

I 2016 var budsjettet på 4,9 mrd. kr til jernbaneinvesteringer i Oslo og Akershus. Hele beløpet ble brukt, men det var noen omdisponeringer

mellom enkeltprosjekter. Om lag 4,4 mrd. kr ble brukt på Follobanen. Det er investert en del i tiltak for å bedre togtilbudet på Østlandet, herunder nytt vende- og hensettingsanlegg på Høvik og tilgjengelighetstiltak på Stabekk stasjon. I tillegg er det gjennomført tiltak på sikringsanlegget på Hoved- og Gardermobanen og sportiltak på Oslo S.

### *Resultatrapportering 2016*

Det ble foretatt 15 millioner flere kollektivreiser i Oslo og Akershus i 2016 sammenliknet med 2015. Det er en vekst på 4,7 pst., noe som er betydelig over befolkningsveksten. Tall for vegtrafikkarbeidet viser at det var tilnærmet nullvekst i vegtrafikken (sum person- og næringstrafikk) samlet for Oslo og Akershus fra 2015 til 2016. Antall daglige passeringer i bomringen i Oslo og Bærum gikk ned 0,3 pst. fra 2015 til 2016.

Reisene som bosatte i Oslo og Akershus utfører i løpet av en vanlig hverdag, viser et enda tydeligere bilde. Andelen kollektivtrafikk økte med tre prosentpoeng fra 2015 til 2016. Ruters reisevaneundersøkelse viste at 37 pst. av alle motoriserte personreiser i Oslo og Akershus på hverdager ble utført med kollektivtransport i 2016. Dette er den høyeste andelen siden målingene startet. Økt kollektivandel bidrar positivt til miljøet og by- og tettsteds kvaliteten.

Antall elbiler over bomringen i Oslo og Bærum gir et bilde på utviklingen i kjøretøyparkens miljøegenskaper. Fra 2015 til 2016 økte antallet med 47 pst. I 2016 kjørte i gjennomsnitt over 24 000 elbiler gjennom Fjellinjens bomstasjoner i Oslo og Bærum pr. dag (én retning), noe som utgjør 7,9 pst. av alle bompaseringer.

Fra 2015 til 2016 ble det betydelig mer kø på hovedvegene i Oslo og Akershus i rushtidene. Gjennomsnittshastigheten gikk ned med om lag 7 pst., og rushtidsvarigheten økte med over 40 pst. på europavegene fra Oslo til hhv. Asker, Skedsmovollen og Vinterbro, samt for hele rv 150 Ring 3 i Oslo. Størst nedgang i gjennomsnittshastigheten var det på Ring 3 hvor rehabiliteringen av Brynstunnelen halverte kapasiteten og ga store trafikale utfordringer. For kollektivtrafikken var utviklingen blandet. Her gikk reisehastigheten litt opp for trikk og regionbuss, mens den for bybuss gikk noe ned.

I Oslo og Akershus ble 25 færre personer hardt skadet i trafikkulykker i 2016 sammenliknet med 2015, mens antall omkomne økte med 11. Det har vært en negativ utvikling for både lokal luftkvalitet og støy mellom 2015 og 2016.

Tabell 4.15 Utvikling i indikatorene som inngår i mål- og resultatstyringssystemet for Oslopakke 3 for 2015 og 2016

Mål	Indikator	2015	2016	Endring 2015–16
<i>God framkommelighet</i>				
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet (km/t)	50,6	47,1	-6,9 %
	Rushtidsvarighet (timer: minutt)	02:33	03:40	43,8 %
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush (km/t)			
	– Regionbuss	27,6	27,2	-1,4 %
	– Bybuss	17,7	17,7	0,0 %
	– Trikk	16,0	16,3	1,9 %
Gang og sykkel	Antall km nye sykkelanlegg			
	– Riksveg (Oslo og Akershus+)	21,9	1,5	1,5 km
	– Fylkesveg Akershus	14,8	11,6	11,6 km
	– Kommunal veg Oslo:	3,5	8,9	8,9 km
	– I alt:	40,2	22,0	22,0 km
<i>Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gange og sykling</i>				
Kollektivtrafikk (mill. reiser)	– Oslo	239	251	5,0 %
	– Akershus	80	83	3,8 %
	– Oslo og Akershus	319	334	4,7 %
Vegtrafikk (mill. kjøretøykm)	– Oslo <sup>1</sup>	3 717	3 665	-1,4 %
	– Akershus	5 502	5 574	1,3 %
	– Oslo og Akershus	9 219	9 239	0,2 %
Bompasseringer/døgn (ÅDT én retning)	Osloringen	244 426	243 895	-0,2 %
	Bærumsringen	67 101	66 728	-0,6 %
	Sum	311 526	310 623	-0,3 %
Reisemiddelfordeling på hverdager blant bosatte i Oslo og Akershus 15 år og eldre	Kollektiv	25 %	28 %	3 %-poeng
	Gange	22 %	21 %	-1 %-poeng
	Sykkel	5 %	5 %	0 %-poeng
	Bil	48 %	46 %	-2 %-poeng
<i>Sikkert og universelt utformet transportsystem</i>				
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	163	138	-15 %
	Antall drepte	9	20	122 %
Universell utforming	Antall holdeplasser og stasjoner oppgradert pr. år	77	92	92 hpl/stasjoner
<i>Attraktivt kollektivtilbud</i>				
Tilbudt kapasitet:	– Buss, T-bane og trikk (plasskm)	8 562	9 784	14,3 %
	– Tog (setekm):	3 678	3 729	1,4 %
Punktlighet <sup>2</sup>	– T-bane	76 %	64 %	-12 %-poeng
	– Bybuss (utvalg)	51 %	49 %	-2 %-poeng
	– Trikk	50 %	53 %	3 %-poeng
	– Tog	93 %	92 %	-1 %-poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		72 pst.	70 %	-2 %-poeng
Brukertilfredshet kollektivtilbudet		98 pst.	97 %	-1 %-poeng
<i>Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet</i>				
Klimagassutslipp fra vegtrafikk (1 000 tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter) <sup>3</sup>		1 968	n/a	n/a
Antall timer med overskridelser nasjonale mål NO <sub>2</sub>		138	147	6,5 %
Antall døgn overskridelser nasjonale mål PM <sub>10</sub>		45	46	2,2 %
Antall personer utsatt for støy > 38 dB fra riksveg		4 103	4 236	3,2 %
Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser		34 %	37 %	3 %-poeng
Elbiler over bomringen i Oslo og Bærum (ÅDT en retning)		16 592	24 453	47 %

N/a: ikke tilgjengelige data

<sup>1</sup> Vegtrafikkindeksen for Oslo for 2015 er interpolert<sup>2</sup> Punktlighet for tog defineres som under 4 min forsinkelse ved endestasjon hele døgnet, for T-bane, trikk og buss er kravet under 3 min forsinkelse ved passering av Jernbanetorget i rush<sup>3</sup> Foreligger kun tall for klimagassutslipp fra vegtrafikk på fylkesnivå fra SSB annet hvert år. Siste tilgjengelige data er fra 2015.

*Forslag til prioriteringer i 2018*

Det nye takstsystemet for Oslopakke 3 som Stortinget ga samtykke til i juni 2017, og som innføres i oktober 2017, innebærer at netto bompengeneinntekter i 2018 ventes å øke til om lag 3,0 mrd. kr. I tillegg bidrar staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune med midler, og det planlegges å bruke billettinntekter fra kollektivtrafikken til investeringstiltak i Oslopakke 3. Det legges opp til en samlet ramme på om lag 4,8 mrd. kr til Oslopakke 3 i 2018. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Styringsgruppen for bymiljøavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet et forslag til handlingsprogram for perioden 2018–2021, inkl. budsjett for 2018. Forslaget fikk bred tilslutning ved behandlingen i Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2017.

For 2018 foreslås det om lag 620 mill. kr i statlige midler og bompenger til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, hvorav 280 mill. kr til E16 Sandvika–Wøyen. I tillegg prioriteres det til sammen 300 mill. kr i statlig bidrag til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer. Det legges også opp til å bruke bompenger fra Oslopakke 3 til slike tiltak i bymiljøavtalen. Videre prioriteres statlige midler til øvrige programområdetiltak som trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak, samt til planlegging. I tillegg bevilges det statlige midler utenom Oslopakke 3 til fornyingstiltak som tunnelrehabilitering for å ta igjen vedlikeholdsetter-slepet på riksvegnettet i Oslo og Akershus.

Videre er det foreslått bevilget 280 mill. kr i belønningsmidler, jf. kap. 1330, post 64.

Det er foreslått om lag 830 mill. kr i fylkeskommunale bidrag og bompenger til lokale vegtiltak i Akershus og om lag 760 mill. kr i kommunale bidrag og bompenger til lokale vegtiltak i Oslo i 2018.

Videre foreslås om lag 1,4 mrd. kr til store kollektivtrafikkprosjekter og om lag 850 mill. kr til drift og småinvesteringer i kollektivtrafikk. Midlene går først og fremst til tiltak i T-banesystemet og trikkesystemet. Det er satt av midler til nytt signal- og sikringsanlegg på T-banen. Fornying av dette anlegget planlegges slik at Fornebu-banen kan bygges med nytt signalanlegg, og at det blir mulig å kjøre to avganger i kvarteret fra Fornebu gjennom sentrum uten å redusere dagens trafikk. Nytt signal- og sikringsanlegg gjør det mulig å opprettholde T-banens konkurransekraft fram til bygging av ny metrotunnel gjennom sentrum. Det er gjennomført KS1 og KS2, og detaljprosjektering er satt i gang. Det er arbeides nå med en framdriftsplan for utbyggingen. Det er foreløpig satt av om lag 240 mill. kr til prosjektering og andre forberedelser i 2018.

Som en følge av at det er ubenyttede midler til Fornebu-banen fra bevilgninger før 2018, er det ikke behov for å bevilge midler til dette prosjektet i 2018.

Det er foreslått om lag 4,9 mrd. kr i statlige midler til investeringsprosjekter på jernbanen i Oslo og Akershus i 2018. Hoveddelen av beløpet er satt av til bygging av Follobanen som planlegges ferdigstilt i desember 2021. I beløpet inngår også strakstiltak på Alnabruterminalen, nye plattformform og spor på Sørumsand og mindre tiltak på strekningen Asker–Lysaker for å sikre strekningen mot feil.

Tabell 4.16 Foreløpig forslag til fordeling av midler i bymiljøavtalen, inkl. Oslopakke 3 i 2018

	Budsjett 2018		Mill. 2018-kr
	Stat/lokalt	Bom/annen	Sum
<i>Riksveg</i>			
E16 Sandvika–Wøyen	38	242	280
Bymiljøavtale – programområdetiltak riksveg <sup>1</sup>		56	56
Øvrige programområdetiltak riksveg	18		18
Planlegging	245	20	265
<b>Sum riksveg</b>	<b>301</b>	<b>318</b>	<b>619</b>
<i>Bymiljøavtale–Fornebubanen</i>			
Belønningsmidler i bymiljøavtalen	280		280
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	529	302	831
Oslo	361	401	762
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>890</b>	<b>703</b>	<b>1 593</b>
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Oslo T-bane og trikk <sup>2</sup>		1 182	1 182
Signal- og sikringsanlegg T-bane <sup>2</sup>		236	236
Sentrumstunnel Majorstuen–Bryn		10	10
<b>Sum store kollektivtiltak</b>		<b>1 428</b>	<b>1 428</b>
<i>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</i>			
Akershus		409	409
Oslo		437	437
<b>Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>		<b>846</b>	<b>846</b>
<b>Sum bymiljøavtale inkl. Oslopakke 3</b>	<b>1 471</b>	<b>3 295</b>	<b>4 766</b>

<sup>1</sup> Det er prioritert til sammen 300 mill. kr i statlige midler til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtalene og byvekstavtalene i 2018. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

<sup>2</sup> Inkl. 79 mill. kr i billettinntekter.

#### *Forventet måloppnåelse av prioriteringer i bymiljøavtalen inkl. Oslopakke 3 i 2018*

Hovedvekten i 2018 er lagt på satsing på tiltak for T-bane, trikk og gange/sykkel som vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå. Det er satt av midler til rasjonell framdrift på E16 Sandvika–Wøyen som gir økt trafikksikkerhet og fremkommelighet, og som legger til rette for ønsket byutvikling langs dagens vegtrasé. Videre er det lagt til grunn statlige midler til Follobanen

og andre tiltak på jernbanenettet som forbedrer togtilbudet i Oslo og Akershus. Sammen med endret bomtakstsystem med miljø- og tidsdifferensierte takster fra oktober 2017, forventes tiltakene å bidra til målet om å ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange samlet for Oslo og Akershus.

I tillegg er det forventet at prioriteringene for 2018 vil bidra til bedre luftkvalitet og reduserte klimagassutslipp.

### Bergen

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inngikk i september 2017 en byvekstavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Byvekstavtalen omfatter transporttiltak, finansiering og arealplanlegging. Den er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023, og gjelder for perioden 2017–2023. Det legges opp til å forhandle avtalen våren 2018, basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I avtalen inngår porteføljen i Bergensprogrammet/ny bypakke for Bergen, jernbaneinvesteringer, riksvegtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig delfinansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Bybanen, fjerde byggetrinn til Fyllingsdalen.

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og bedre framkomlighet totalt sett samt legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Byvekstavtalen forplikter Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune til å legge til rette for konsentrert byutvikling rundt kollektivknutepunkter og i sentrale områder. Det legges også opp til en parkeringspolitikk som kan bidra til måloppnåelsen.

Parallelt med forhandlingene om byvekstavtale er det utarbeidet et forslag til ny bypakke for Bergen. Bypakken med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen, men det tas forbehold om Stortingets behandling av bypakken. Det legges opp til at et forslag til ny bypakke for Bergen vil bli fremmet for Stortinget høsten 2017.

Prosjektene i byvekstavtalen inkludert den nye bypakken for Bergen prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet samt bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. For statlige midler vises det til omtalen under programkategori 21.30 Vegformål (kap. 1320, post 30) og programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak (kap. 1330, postene 63 og 64).

I byvekstavtalen er det lagt til grunn at statens halvpart av kostnadene for Bybanen til Fyllingsdalen utgjør 3,1 mrd. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan. Samferdselsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har hatt en avtale om midler fra Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i de store byområdene for perioden 2015–2018, som nå er avløst av byvekstavtalen. I byvekstavtalen videreføres belønningsmidlene innenfor en ramme på 1,4 mrd. kr, som tilsvarer 200 mill. kr pr. år i perioden 2017–2023. I 2017 ble det i tillegg tildelt 100 mill. kr ekstra i belønningsmidler. I tillegg er det lagt til grunn 1,5 mrd. 2017-kr til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i avtaleperioden. Dette tilsvarer i gjennomsnitt om lag 215 mill. 2017-kr pr. år.

Den nye bypakken for Bergen skal erstatte Bergensprogrammet og er en viktig del av byvekstavtalen. Innkrevingen av bompenger i Bergen startet i 1986, og det har vært flere utvidelser og endringer av bompengepoepplet. Bergensprogrammet ble sist utvidet etter behandlingen av Prop. 143 S (2012–2013) *Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.*, jf. Innst. 324 S (2012–2013). Utvidelsen ga rom for bl.a. finansiering av tredje byggetrinn av Bybanen fra Rådalen til Flesland, etablering av verksted/depot for Bybanen og økt satsing på programområdetiltak. For å sikre finansieringen av tiltakene, ble bompengetakstene økt og den maksimale rabatten redusert til 20 pst.

På bakgrunn av Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015–2016) ble det 1. februar 2016 innført tidsdifferensierte bompengetakster i Bergen. Det var ventet at trafikkavvisningen ville bli 5–9 pst. i morgenrushet, 3–7 pst. i ettermiddagsrushet og 0–3 pst. samlet over døgnet. Trafikkavvisningen har imidlertid vært noe større enn forventet. I morgenrushet har den vært drøyt 13 pst., i ettermiddagsrushet nesten 15 pst., og samlet over døgnet drøyt 5 pst.

Samferdselsdepartementet fastsatte i desember 2016 en lokal takstforskrift for Bergen som gir kommunen mulighet til å innføre midlertidige, såkalte beredskapstakster i bomringen som straksiltak i perioder med høy luftforurensning.

Det pågår omfattende utbyggingsprosjekter på jernbanen i Bergen, bl.a. nytt tunnellop gjennom Ulriken slik at det blir dobbeltspor. Dette er nærmere omtalt under programkategori 21.50 Jernbaneformål (kap. 1352, post 73).

*Bruk av midler i 2016*

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2016 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. Bompengene ble i all hovedsak benyttet til Bybanens tredje byggetrinn fra Rådal til Bergen lufthavn Flesland, der anleggsarbeidene startet i juni 2013. Strekningen

Rådal–Birkelandskiftet ble åpnet for trafikk i august 2016, og siste delstrekning fram til Flesland ble åpnet for trafikk i april 2017.

I tillegg ble det benyttet midler til planlegging av Bybanens fjerde byggetrinn, utbygging av fv 577 Ringveg vest og programområdetiltak. Tabell 4.17 viser bruken av midler i 2016.

Tabell 4.17 Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2016

	Mill. 2016-kr		
	Regnskap 2016		
	Fylkeskommune	Bom/annen	Totalt
Bybanen tredje byggetrinn		390	390
Bybanen fjerde byggetrinn		56	56
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	8	19	27
Programområdetiltak fylkesveg	423		423
Sum Bergensprogrammet	431	465	896
Belønningsmidler			200

*Forslag til prioriteringer i 2018*

I statsbudsjettet for 2018 er det prioritert til sammen 300 mill. kr i statlig bidrag til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

Statlig tilskudd gjennom byvekstavtalen til Bybanen til Fyllingsdalen over kap. 1330, post 63 og belønningsmidler over kap. 1330, post 64 er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Det foreslås 300 mill. kr til Bybanens fjerde byggetrinn og 200 mill. kr i belønningsmidler i 2018.

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2018 pågår. Endelig prioritering av tiltak innenfor programområdene på fylkesveg vil derfor først foreligge i desember 2017. Andre byggetrinn av Ringveg vest åpnes for trafikk i 2018. Tabell 4.18 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2018. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

I tillegg prioriteres videreføring av jernbane-prosjektet Arna–Fløen (Ulriken tunnel) og planlegging av Bergen–Fløen. Regjeringen legger opp til å prioritere framdriften på Bybanen til Fyllingsdalen framfor Bergen–Fløen. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352, post 73.

Tabell 4.18 Foreløpig forslag til fordeling av midler i byvekstavtalen inkl. Bergensprogrammet/Bypakke Bergen i 2018

	Mill. 2018-kr		
	Budsjett 2018		
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
Byvekstavtale – programområdetiltak riksveg <sup>1</sup>			
Byvekstavtale – Bybanen, fjerde byggetrinn	300	300	600
Belønningsmidler i byvekstavtalen	200		200
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	10		10
Programområdetiltak fylkesveg	255		255
Etablering av nye bomstasjoner		150	150
Sum lokale vegtiltak og programområder	265	150	415
Sum byvekstavtale, inkl. Bergensprogrammet/Bypakke Bergen	765	450	1 215

<sup>1</sup> Det er prioritert til sammen 300 mill. kr i statlige midler til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtalene og byvekstavtalene i 2018. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

Tiltakene i 2018 innebærer økt konkurransekraft for kollektivtrafikk, gående og syklende slik at det bidrar til å nå nullvekstmålet. En nærmere vurdering av virkningene av prioriterte tiltak vil først foreligge når prioriteringen av tiltak innenfor programområdene er vedtatt i desember 2017.

### Trondheim

Samferdselsdepartementet, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune inngikk i september 2016 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Trondheim skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Bymiljøavtalen beskriver oppgavedeling og ansvar for finansiering av tiltak mellom aktørene. Avtalen er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023, og gjelder for perioden 2016–2023. Det legges opp til å reforhandle avtalen til en byvekstavtale i 2018, basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bymiljøavtalen omfatter porteføljen i Miljøpakke Trondheim, jernbaneinvesteringer, riksvegtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig delfinansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for MetroBussen (tidligere kalt Superbussen).

Prosjektene i bymiljøavtalen inkludert Miljøpakke Trondheim prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres

etter en helhetlig vurdering basert på tiltakenes bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Tiltakene i bymiljøavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet, samt bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. For statlige midler vises det til omtalen under Programkategori 21.30 Vegformål (kap. 1320 post 30) og Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak (kap. 1330 postene 63 og 64).

I bymiljøavtalen er det lagt til grunn at statens halvpart av kostnadene for MetroBussen utgjør 1,4 mrd. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i MetroBussen. Belønningsmidlene for 2016 er i avtalen satt til 170 mill. kr, og for perioden 2017–2023 videreført innenfor en ramme på 1 190 mill. kr. Dette tilsvarer 170 mill. kr pr. år. I 2016 fikk Trondheim i tillegg tildelt 60 mill. kr ekstra i belønningsmidler, slik at samlet beløp ble 230 mill. kr. For 2017 ble det tildelt 41 mill. kr ekstra, og samlet beløp ble 211 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 1 mrd. 2016-kr til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i avtaleperioden. Dette tilsvarer i gjennomsnitt om lag 125 mill. 2016-kr pr. år.



Bymiljøavtalen forplikter Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune til å legge til rette for en høy arealutnyttelse rundt kollektivtransporttraseer, eventuelt også innføre restriktive tiltak dersom dette blir nødvendig for å sikre måloppnåelse.

Miljøpakke Trondheim er en viktig del av bymiljøavtalen. Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), jf. Innst. 494 S (2012–2013). I tillegg til de sju bomstasjonene fordelt på tre snitt som allerede tidligere var etablert, ble det våren 2014 startet opp innkreving i 15 nye bomstasjoner fordelt på til sammen sju snitt. I tillegg ble takst- og rabattsystemet endret. Omleggingen av bompengesystemet gir en mer rettferdig fordeling av bompengebelastningen og økte inntekter.

For å følge opp bymiljøavtalen legges det opp til en revisjon av Miljøpakke Trondheim. Revisjonen vil innebære en forlenget bompengeperiode og økte takster. Den foreslåtte revisjonen er en viktig forutsetning for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. De økte inntektene vil bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av MetroBussen. I tillegg vil de bidra til knutepunktutvikling og utvikling av et sammenhengende nett for gående og syklende i tråd med arealdelen i Trondheim kommunes kommuneplan. Den fore-

slåtte takstøkningen vil også bidra til å redusere trafikkveksten. Videre vil midlene bli benyttet til å sikre realisering av de prosjektene som inngår i Miljøpakke Trondheim. Det legges opp til at trinn 3 av Miljøpakke Trondheim vil bli lagt fram som egen sak for Stortinget så snart som mulig.

#### *Bruk av midler i 2016*

Bruken av midler i 2016 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015–2016) og lokale myndigheters budsjettvedtak. I 2016 ble det gjennomført tiltak innenfor de ulike programområdene i Miljøpakke Trondheim. Anleggsarbeidene på prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen ble videreført med statlige midler og bompenger. Det ble etablert om lag 1 km gang- og sykkelveg mellom Heimdalsvegen og Heggstadmoen som en del av denne utbyggingen. Dybdahls veg ble i 2016 bygd om som det første MetroBussprosjektet i Trondheim. I tillegg ble det gjennomført tiltak for gående og syklende i og utenfor sentrum, kryssutbedringer, holdeplassutbedringer, videreføring av sanntidsinformasjon, etablering og opprusting av snarveger, markering av sykkelfelt med rødbrun asfalt, samt økt standard på vinterdrift av sykkelveger. I tillegg til dette ble det gjennomført flere kryssutbedringstiltak, holdeplassutbedringer, signalprioritering, samt flere tiltak for gående i og rundt sentrum. Tabell 4.19 viser bruken av midler i 2016.

Tabell 4.19 Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2016

	Regnskap 2016 <sup>1</sup>		
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
Mill. 2016-kr			
<i>Riksveg</i>			
E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	150	600	750
Planlegging	1	1	2
Sum riksveg	151	601	752
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gatebrukstiltak/lokal veg	1	10	11
Gang- og sykkelveger	26	55	81
Trafikksikkerhetstiltak	18	15	33
Miljøtiltak	15	10	25
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	17	5	22
Planlegging/informasjon	12	7	19
Sum lokale vegtiltak og programområder	89	102	191
Sum Miljøpakke Trondheim	240	703	943
Belønningsmidler			230

<sup>1</sup> For store riksvegprosjekter og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger, og ikke regnskapstall.

#### *Forslag til prioriteringer i 2018*

Innenfor rammen på kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer videreføres utbyggingen av prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen med statlige midler og bompenger. Anleggsarbeidene startet opp høsten 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

I statsbudsjettet for 2018 er det prioritert til sammen 300 mill. kr i statlig bidrag til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

Statlig tilskudd gjennom bymiljøavtalen til MetroBussen over kap. 1330, post 63 og belønningsmidler over kap. 1330, post 64 er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Det foreslås 185 mill. kr til MetroBussen og 170 mill. kr i belønningsmidler i 2018. Det er ikke lagt til grunn bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2018.

Endelig prioritering av midler til tiltak i 2018 vil skje gjennom porteføljestyringen. Foreløpig er prioriteringene i foreliggende handlingsprogram for Miljøpakke Trondheim lagt til grunn for tabell 4.20.

Tabell 4.20 Foreløpig forslag til fordeling av midler i bymiljøavtalen inkl. Miljøpakke Trondheim i 2018

	Mill. 2018-kr		
	Budsjett 2018		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annen	
<i>Riksveg</i>			
E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	225	310	535
Bymiljøavtale – programområdetiltak riksveg <sup>1</sup>			
Planlegging	10		10
Sum riksveg	235	310	545
Bymiljøavtale – MetroBussen	185	185	370
Belønningsmidler i bymiljøavtalen	170		170
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gatebrukstiltak/Lokale veger	4	112	116
Tiltak for syklende	11	102	113
Tiltak for gående	8	7	15
Trafikksikkerhetstiltak	36	33	69
Miljøtiltak	2	15	17
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	17	23	40
Sum lokale tiltak og programområder	78	292	370
Sum bymiljøavtale inkl. Miljøpakke Trondheim	668	787	1 455

<sup>1</sup> Det er prioritert til sammen 300 mill. kr i statlige midler til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtalene og byvekstavtalene i 2018. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

### *Virkninger av bymiljøavtalen inkl. Miljøpakke Trondheim*

Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO<sub>2</sub>-utslippene fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen som reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., antallet personer som er plaget av vegtrafikkstøy skal reduseres med 15 pst., og antallet trafikkulykker skal reduseres med minst 20 pst. Miljøpakkens mål vil bli revidert fordi en del av målene går ut i 2018.

Det er utviklet indikatorer for å følge opp de ti målområdene. Den første evalueringen av Miljøpakken ble gjennomført i 2012, og den siste i 2016. I tillegg er det gjennomført flere mindre reisevaneundersøkelser. Resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2014 er også benyttet i evalueringen.

Evalueringen viser en positiv utvikling innenfor de aller fleste målområdene. Reisevaneundersøkelsene viser at andelen som bruker bil går

ned, og kollektiv- og sykkelandelene går opp sammenliknet med situasjonen før oppstart på Miljøpakken. Reisevaneundersøkelsen viser positiv utvikling for Trondheim i perioden 2009/2010–2013/2014. Gangtrafikken har økt med 8 pst. i perioden, sykkeltrafikken har økt med 33 pst. og antall kollektivreisende har økt med 38 pst. Trafikken med personbiler har blitt redusert med 2 pst., og nedgangen i bilpassasjerer har vært 21 pst.

Miljøpakken er en del av bymiljøavtalen. Det er utarbeidet et eget felles indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av alle bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Trafikkutviklingen for persontransport med bil målt med en bytrafikkindeks og reisevaneundersøkelsene skal ligge til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i bymiljøavtalen for Trondheim. Videre skal det rapporteres på transportmiddelfordelingen, endring i kollektivreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp. Indikatorer for arealbruk og parkering skal også brukes. Referanseår for alle indikatorene er 2016, med unntak av informa-

sjon fra reisevaneundersøkelsen som er fra 2013/2014. Første hele år for rapportering på indikatorene er dermed 2017.

#### *Nord-Jæren*

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Rogaland fylkeskommune samt Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner inngikk i september 2017 en byvekstavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten på Nord-Jæren skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Byvekstavtalen omfatter transporttiltak, finansiering og arealplanlegging. Den er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023, og gjelder for perioden 2017–2023. Det legges opp til reforhandling av avtalen våren 2018, basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I avtalen inngår porteføljen i Bypakke Nord-Jæren, jernbaneinvesteringer, riksvegtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig delfinansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Bussveien.

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og bedre framkomlighet totalt sett samt legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren. Partene skal aktivt bidra til at Regionalplan Jæren blir realisert i tråd med avtalens mål. Videre forplikter partene seg også til å revidere gjeldende regionalplan i tråd med målene.

Prosjektene i byvekstavtalen inkludert Bypakke Nord-Jæren prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på tiltakenes bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet samt bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. For statlige midler vises det til omtalen under programkategori 21.30 Vegformål (kap. 1320 post 30) og programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak (kap. 1330 postene 63 og 64).

I byvekstavtalen er det lagt til grunn at statens halvpart av kostnadene for Bussveien utgjør 5,1 mrd. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på

bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i Bussveien samt endelige finansieringsplaner. Belønningsmidlene videreføres innenfor en ramme på 700 mill. kr, som tilsvarer 100 mill. kr pr. år i perioden 2017–2023. I 2017 ble det tildelt 70 mill. kr ekstra i belønningsmidler, slik at samlet beløp ble 170 mill. kr dette året. I tillegg er det lagt til grunn 1,3 mrd. 2017-kr til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i avtaleperioden. Dette tilsvarer i gjennomsnitt om lag 185 mill. 2017-kr pr. år.

Bypakke Nord-Jæren er en viktig del av byvekstavtalen. Innkrevingen av bompenger på Nord-Jæren startet i 2001, og den er blitt utvidet og forlenget flere ganger. Stortinget sluttet seg til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren i mars 2017, jf. Prop. 47 S (2016–2017) og Innst. 214 S (2016–2017). Det skal etableres til sammen 38 bomstasjoner med envegs innkreving i tette ringer rundt viktige reise-mål på Nord-Jæren. Det er lagt opp til bompengennkreving i 15 år fra 2018. Innkrevingen i dagens bomstasjoner skal videreføres inntil de nye stasjonene settes i drift.

Persontogtilbudet på Sørlandsbanen og Jærbanen skal konkurranseutsettes. Samferdselsdepartementet har varslet at konkurransen om Trafikkpakke 1 «Sør», som disse banestrekningene er en del av, skal lyses ut høsten 2017. Planlagt oppstart for ny operatør er i juni 2019. Jernbanedirektoratet samarbeider med Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, Kolumbus, for å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken.

#### *Bruk av midler i 2016*

Bruken av midler i 2016 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015–2016), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i den politiske styringsgruppen. Anleggsarbeidene på prosjektene E39 Eiganestunnelen, E39 Hove–Sandved og rv 509 Sømmevågen ble videreført med statlige midler og bompenger. Videre ble det brukt midler til sluttoppgjør og refusjoner for prosjektet rv 509 Solasplitten. Prosjektet rv 509 Sømmevågen–Sola skole ble startet opp med forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune. Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder ble det i 2016 i hovedsak prioritert midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Tabell 4.21 viser bruken av midler i 2016.

Tabell 4.21 Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2016

	Mill. 2016-kr		
	Regnskap/budsjett 2016 <sup>1</sup>		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annen	
<i>Riksveg</i>			
Rv 509 Solasplitten, inkl. refusjon	101	0	101
E39 Eiganestunnelen	150	300	450
Rv 509 Sømmevågen	25	185	210
Rv 509 Sømmevågen–Sola skole	0	29	29
E39 Hove–Sandved	150	225	375
Sum riksveg	426	739	1 165
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 505 Skjæveland–Foss Eikeland	1	30	31
Kollektivfelt fv 44 Breidablikkveien–Stasjonsveien	55	3	58
Tiltak for gående og syklende	5	39	44
Sum lokale vegtiltak og programområder	61	72	133
Sum Nord-Jærenpakken	487	811	1 298
Belønningsmidler			100

<sup>1</sup> For store riksvegprosjekter og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger, og ikke regnskapstall.

#### *Forslag til prioriteringer i 2018*

Innenfor rammen til riksvegtiltak prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E39 Eiganestunnelen, E39 Hove–Sandved og rv 509 Sømmevågen. Utbyggingen av rv 509 Sømmevågen startet høsten 2014, mens anleggsarbeidene på prosjektet E39 Hove–Sandved startet i mars 2015. Rv 509 Sømmevågen og E39 Hove–Sandved ble åpnet for trafikk i juni 2017, mens E39 Eiganestunnelen ventes åpnet for trafikk i 2019. Med forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune videreføres utbyggingen av rv 509 på strekningen Sømmevågen–Sola skole. Anleggsarbeidene startet i september 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2018. I tillegg prioriteres midler til trafikksikkerhetstiltak.

I statsbudsjettet for 2018 er det prioritert til sammen 300 mill. kr i statlig bidrag til program-

områdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

Statlig tilskudd gjennom byvekstavtalen til Bussveien over kap. 1330, post 63 og belønningsmidler over kap. 1330, post 64 er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Det er foreslått bevilget 300 mill. kr til Bussveien og 100 mill. kr i belønningsmidler i 2018. Det ventes at belønningsmidlene først og fremst vil bli brukt til drift av kollektivtrafikk.

Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder er kollektivtrafikktiltak prioritert. I tillegg er det prioritert midler til tiltak for å legge til rette for gående og syklende.

Tabell 4.22 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2018. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.22 Foreløpig forslag til fordeling av midler i byvekstavtalen inkl. Bypakke Nord-Jæren i 2018

	Mill. 2018-kr		
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Eiganestunnelen	385	0	385
Rv 509 Sømmevågen	20	50	70
Rv 509 Sømmevågen–Sola skole		55	55
E39 Hove–Sandved	125	0	125
Byvekstavtale – programområdetiltak riksveg <sup>1</sup>			
Trafikksikkerhetstiltak	60		60
<b>Sum riksveg</b>	<b>590</b>	<b>105</b>	<b>695</b>
Byvekstavtale – Bussveien	300	300	600
Belønningsmidler i byvekstavtalen	100		100
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Etablering av nye bomstasjoner Bypakke Nord-Jæren		152	152
Fv 505 Skjæveland–Foss Eikeland		250	250
Tiltak for gående og syklende		140	140
Planlegging		40	40
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>0</b>	<b>582</b>	<b>582</b>
<b>Sum Byvekstavtalen, inkl. Bypakke Nord-Jæren</b>	<b>990</b>	<b>987</b>	<b>1 977</b>

<sup>1</sup> Det er prioritert til sammen 300 mill. kr i statlige midler til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i bymiljøavtalene og byvekstavtalene i 2018. Midlene vil bli fordelt mellom byområdene når det foreligger nærmere avklaringer.

Bypakke Nord-Jæren er etablert for å bidra til nullvekstmålet og finansiere gitte tiltak. Virkningen av Bypakke Nord-Jæren i 2018 vil være bedret framkommelighet gjennom ferdigstillelse av vegprosjekter, kollektivprosjekter og tiltak for gående og syklende.

## Korridoromtaler

### Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger  
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 650 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 30 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til å fullføre prosjektet rv 110 Ørebekk–Simo i Østfold.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler for å legge til rette for gående og syklende, servicetiltak og trafikksikkerhetstiltak.

Bl.a. settes det av midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveg langs E6 på strekningen Sandbakken–Skjeberg. Det prioriteres midler til å starte byggingen av døgnhvileplass ved Svinesund og til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på E6 mellom Manglerud og Bryn i Oslo. Det er lagt til grunn bompenger til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveg langs E6 på strekningen Vevelstadveien–Smedsrudveien i Akershus, og til å etablere undergang ved Rakkestadsvingen på rv 110 i Østfold.

Under fornying settes det av midler til å rehabilitere E6 Smiehagentunnelen og E6 Nordbyttunnelen (fase 2) i Akershus. I tillegg settes det av midler til restfinansiering av den gjennomførte rehabiliteringen av Brynstunnelen på E6 i Oslo.

Det settes også av midler til bl.a. videre planlegging av rv 22 Bru over Glomma i Akershus.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
Rv 110	Ørebekk–Simo	807	757	149	0

*Rv 110 Ørebekk–Simo*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 112. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma, jf. Prop. 50 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold*.

Prosjektet omfatter utvidelse av rv 110 mellom Ørebekk og Simo til firefelts veg over en 1,4 km lang strekning. Vegen skal bygges med to felt i hver kjøretretning adskilt av midtrabatt. Ett av feltene i hver retning reserveres som sambruksfelt, ev. som kollektivfelt. Prosjektet inkluderer ny og utvidet bruforbindelse over Seutelva. Det skal også bygges sykkelveg og fortau på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i september 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2018, mot tidligere forutsatt i oktober 2017. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 9 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

**Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksåsen**

## E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 299 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 10 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler til sluttfinsiering og refusjon av forskutterte midler til prosjektet E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E18 Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus. Det foreslås også midler til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet E18 Melleby–Momarken i Østfold som ble åpnet for trafikk i 2014, jf. Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E18	Riksgrensen–Ørje	924	923	90	0

*E18 Riksgrensen–Ørje*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 112–113. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013) om revisjon og slutføring av Østfoldpakka.

Prosjektet omfatter bygging av 6,2 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Fra riksgrensen til like øst for Ørje sentrum bygges vegen i ny trasé.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2017, mot tidligere forutsatt i juli 2017. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 8 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2018 vil bli benyt-

tet til sluttoppgjør, samt utbetalinger etter grunnerverv. I tillegg er det satt av 40 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

## E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet forutsetter en statlig ramme på 92 mill. kr over post 30.

Det prioriteres statlige midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland.

Innenfor programområdene prioriteres midler til tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til å bygge

gang- og sykkelveg langs E16 på strekningen Øyset–Langeland ved Kongsvinger i Hedmark. I tillegg prioriteres midler til ombygging av kryss ved Korsmo på E16 i Hedmark.

Det settes også av midler til planlegging, bl.a. til arbeid med kommunedelplan for E16 Egge-moen–Nymoen i Buskerud.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum	-	2 670 <sup>1</sup>	50	2 620

<sup>1</sup> Foreløpig styringsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

### E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 278.

Prosjektet ligger i Ringerike kommune i Buskerud og Jevnaker kommune i Oppland. Deler av dagens veg er smal og svingete. Trafikken går under en lav jernbanebru og gjennom Jevnaker sentrum.

Prosjektet omfatter bygging av 12,5 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Til sammen omfatter prosjektet om lag 7 km forbikjøringsfelt. Det blir bygd bruer for kryssing av Randelva og Svenåa, og det blir bygd planskilte kryss ved Kleggerud og Olum. Tilkoblingen til dagens E16 ved Eggemoen skjer ved en rundkjøring i påvente av at E16 skal bygges ut på strekningen Nymoen–Eggemoen.

Prosjektet omfatter også utbedring av fv 241 inkl. bygging av gang- og sykkelveg over en strekning på om lag 2,6 km. Fv 241 vil bli ny hovedadkomst fra E16 til Jevnaker sentrum. I tillegg kommer tilpasninger til lokalt vegnett.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) pågår. Regjeringen tar sikte på å legge fram et opplegg for utbygging og delvis bompengefinansiering av prosjektet så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering legges det opp til anleggsstart høsten 2018. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021. Arbeidene med lokalvegnettet ventes ferdigstilt i 2022. Midlene for 2018 vil bli benyttet til grunnerverv, prosjektering, forberedende arbeider og ev. anleggsstart.

### Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 980 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 520 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres det statlige midler til prosjektering og grunnerverv på E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta i Akershus.

Det settes av statlige midler til å fullføre prosjektet E18 Bommestad–Sky som inngår i utbyggingen av E18 i Vestfold.

På E18 i Vest-Agder videreføres prosjektet E18 Varoddbrua.

Innenfor Nord-Jærenpakken videreføres prosjektet E39 Eiganestunnelen, og det settes av midler til restfinansiering av prosjektene E39 Hove–Sandved og rv 509 Sømmevågen. Med forskuterte midler fra Rogaland fylkeskommune fullføres i tillegg utbyggingen av rv 509 på delstrekningen Sømmevågen–Sola skole. Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2018.

Det settes av midler til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet rv 23 Dagslett–Linnos i Buskerud.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak, samt kollektivtrafikktiltak og universell utforming og trafikk-sikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å videreføre utbedringen av ferjekaia på rv 19 i Moss, jf. Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017*, og å starte byggingen av kollektivknutepunkt ved Fokserød på E18 ved Sandefjord i Vestfold. Videre settes det av midler til å fullføre byggingen av kryss mellom E39 og fv 14 ved Lund i Rogaland og etableringen av veglys på rv 42 mellom Krossmoen og Slettebø i Rogaland.



- Under fornying settes det av midler bl.a. til å:
- ferdigstille arbeidene med å utbedre seks tunneler på E18 i Nordre Vestfold samt til E18 Grimstadporten i Aust-Agder og E18 Banehei- og Oddernestunnelene i Vest-Agder
  - ferdigstille utbedringen av rv 19 Hortenstunnelen i Vestfold og rv 23 Merraskott- og Elgskauåstunnelene i Buskerud
  - finansiere resten av arbeidene i E18 Fosskolltunnelen i Buskerud og E39 Skjeggestadtunnelen i Vest-Agder.

Det settes av midler til planlegging, bl.a. til arbeidet med reguleringsplan for rv 282 Holmenbrua i Buskerud, kommunedelplan for E39 Lyngdal vest-Ålgård i Vest-Agder og Rogaland og reguleringsplan for E39 Ålgård-Hove i Rogaland. I tillegg

er det lagt til grunn bompenger til planlegging av tiltak innenfor Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, jf. Prop. 134 S (2016–2017) om forlengelse av bompengordningen for samferdselspakken.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 299 mill. kr over post 29 Vederlag til OPS-prosjekter for 2018. Innenfor denne rammen prioriteres midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapene for E18 Grimstad-Kristiansand i Aust-Agder og E39 Lyngdal-Flekkefjord i Vest-Agder. I tillegg er det bl.a. prioritert midler til å starte opp arbeidene med å utbedre enkelte tunneler på strekningen E39 Lyngdal-Flekkefjord i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E18	Bommestad–Sky	5 480	4 681	200	371
E18	Varoddbrua	1 064	937	250	348
E39	Hove–Sandved	834	799	125	0
E39	Eiganestunnelen	3 439	3 366	385	442
Rv 509	Sømmevågen	849	795	70	58
Rv 23	Dagslett–Linnes	2 576	2 297	345	1 388

#### *E18 Bommestad–Sky*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 114. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 123 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold* og Prop. 32 S (2014–2015) *Endringer i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet*. Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 gjennom Vestfold og vil gi sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Telemark grense.

Strekningen bygges som firefelts veg over en lengde på 6,7 km. Utbyggingen omfatter en bru på 570 meter på nye E18 som delvis går over innsjøen Farris ved Larvik, og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km henholdsvis øst og vest for Farris.

Anleggsarbeidene startet i januar 2014. På den om lag fire km lange strekningen fra Bommestad til Farrisidet ble de to nordgående og det ene

sørgående feltet åpnet for trafikk i september 2017. Resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2017. Midlene i 2018 vil bli benyttet til sluttoppgjør på E18 og oppstart på arbeidet med ombygging av lokalvegsystemet.

#### *E18 Varoddbrua*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 115.

Prosjektet omfatter riving av eksisterende hengebru og etablering av ny bru mellom dagens bruer. Lengden på den nye brua blir om lag 650 meter. Den nye brua skal betjene østgående biltrafikk. Eksisterende kassebru skal fortsatt betjene vestgående biltrafikk. Begge bruene skal ha to kjørefelt pluss ett kollektivfelt, til sammen seks felt. Dagens gang- og sykkelveg på kassebrua gøres om til kollektivfelt. Gang- og sykkelveg for

begge retninger etableres på den nye brua og knyttes til eksisterende vegnett.

Anleggsarbeidene startet i mars 2017 mot tidligere forutsatt i desember 2016. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020.

#### *E39 Hove–Sandved*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) som del av prosjektet E39 Ålgård–Sandved, og sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 115. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland*.

Prosjektet er første etappe i utbyggingen av strekningen Ålgård–Sandved. Prosjektet omfatter ombygging av dagens tofelts veg med midtrekkverk til firefelts veg på en 1,6 km lang strekning.

Anleggsarbeidene startet i mars 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2017. Midlene i 2018 vil bli benyttet til restfinansiering av prosjektet.

#### *E39 Eiganestunnelen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 115. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland*.

Prosjektet omfatter bygging av 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene, inkl. Eiganestunnelen som er 3,7 km lang. Tunnelen har en fellesstrekning på om lag 0,9 km med Hundvågtunnelen i Ryfast-prosjektet. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien bygges om til lokalveg, og Byhaugtunnelen på dagens E39 blir utbedret og lagt om for å inngå i lokalvegnettet.

Anleggsarbeidene startet i april 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2019.

#### *Rv 23 Dagslett–Linnes*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 115. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 146 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett–Linnes i Buskerud*.

Prosjektet ligger i Røyken og Lier kommuner i Buskerud og omfatter bygging av 5,5 km ny firefelts veg. Vegen vil delvis følge dagens trasé og delvis gå i ny trasé. Hovedelementene i prosjektet er en tunnel på 2,2 km og nye kryss ved Dagslett og Linnes. I prosjektet inngår også bygging av 3 km gang- og sykkelveg.

Det legges opp til anleggsstart i april 2018 mot tidligere forutsatt i august 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 280 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv 509 Sømmevågen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 115. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland*.

Prosjektet omfatter ombygging av dagens veg til firefelts veg fra Solasplitten til Sømmevågen vest. Videre omfatter prosjektet ombygging av Flyplassvegen inn mot Stavanger lufthavn, Sola.

Anleggsarbeidene startet i november 2014, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2017. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 50 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2018 vil bli benyttet til restfinansiering av prosjektet.

### **Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim**

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger  
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 2 583 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 780 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det prioriteres midler til anleggsstart på E39 Rogfast i Rogaland.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland.

Prosjektet rv 555 Sotrasambandet skal gjennomføres som et OPS-prosjekt, jf. Prop. 1 S (2014–2015), side 76. Det settes av statlige midler i 2018 til forberedende arbeider inkl. grunnverv og flytting av høyspentlinje.

I Sogn og Fjordane legges det til grunn statlige midler til restfinansiering av utbyggingen av E39 på strekningene Dregebø–Grytås og Birkealand–Sande nord. Videre settes det av statlige midler til å videreføre utbyggingen av E39 Bjørset–Skei.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til bl.a. å:

- utbedre ferjekaiene på sambandene E39 Festøya–Solavågen og rv 651 Volda–Folkestad i Møre og Romsdal i forbindelse med innføring av nye ferjer

- legge til rette for landstrøm på ferjekaiene Mortavika og Arsvågen på E39 i Rogaland og Halhjem og Sandvikvåg på E39 i Hordaland
- bygge om Hanasand ferjekai som reserveferjekai for sambandet E39 Mortavika–Arsvågen i Rogaland.
- bygge om Sandslikryssset på rv 580 i Hordaland
- bygge gang- og sykkelveg langs E39 på strekningen Rådal–Nesttun–Skjold og langs rv 555 på strekningen Gyldenpriskryssset–Carl Konows gate i Hordaland
- bygge gang- og sykkelveg langs E39 på strekningen Farsund–Kussli i Sogn og Fjordane
- bygge kontrollplass nord for Bergen (Hordaland)
- bygge om Askvollkryssset mellom E39 og fv 609 i Sogn og Fjordane
- bygge undergang ved Ekset på E39 i Møre og Romsdal.

Det er lagt til grunn bompenger til mindre tiltak innenfor Førdepakken i Sogn og Fjordane.

Under fornying settes det bl.a. av midler til å:

- fullføre utbedringen av Byfjordtunnelen på E39 i Rogaland
- fullføre utbedringen av Masfjord-, Bømlafjord-, Matreberg-, Trodals-, Munkebotn- og Uføretunnelen på E39 i Hordaland
- fullføre utbedringen av Blindheim- og Moatunnelen på E39 i Møre og Romsdal
- fullføre utbedringen av Lyderhorntunnelen på rv 555 i Hordaland
- videreføre utbedringen av Nordhordlandsbrua på E39 i Hordaland.

Til planlegging settes det av midler bl.a. til arbeidet med kommunedelplan på enkelte strekninger på E39 mellom Bokn og Stord i Rogaland og Hordaland samt til reguleringsplan på E39 på strekningen Stord–Os i Hordaland.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E39	Rogfast	19 237	17 146	500	16 190
E39	Svegatjørn–Rådal	7 638	7 044	1 390	2 474
E39	Bjørset–Skei	863	800	190	340

### E39 Rogfast

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 289, og Prop. 1 S (2016–2017), side 116. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland*.

E39 Rogfast er det første ferjeavløsningsprosjektet i ambisjonen 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 Arsvågen i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen blir den lengste og dypeste undersjøiske vegtunnelen i verden, med laveste punkt 392 meter under havoverflaten.

Tunnelen på E39 vil ha maksimal stigning på 5 pst. Maksimal stigning i tunnelarmen opp til Kvitsøy vil være på 7 pst. Det vil bli bygd 2,7 km veg i dagen på Bokn, og ved Knarholmen og Austre Bokn vil kryssene bli bygd om. Tilknytning til

eksisterende E39 i Randaberg vil skje i Harestadkryssset, som er forutsatt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) om finansiering av Bypakke Nord-Jæren.

Ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og fv 521 Mekjarvik–Kvitsøy vil bli lagt ned når Rogfast åpnes for trafikk. Det er forutsatt at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg.

Det er lagt opp til anleggsstart våren 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025/2026. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 400 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### E39 Svegatjørn–Rådal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 117. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland*.

Prosjektet ligger i kommunene Os og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts veg i ny trasé vest for Nesttun. Det omfatter bl.a. bygging av tre tunneler på til sammen om lag 13 km. Prosjektet omfatter også utbedring av tre eksisterende tunneler, Troidhaugtunnelen på rv 580 og Nesttun- og Hopstunnelen på E39.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 260 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E39 Bjørset–Skei*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 117.

Strekningen ligger i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg til 8,5 m vegbredde og utretting av svinger. Fra Bjørset til Indre Årdal er det planlagt ekstra bred skulder for myke trafikanter, og fra Indre Årdal til Skei er det planlagt gang- og sykkelveg. En rekke avkjørsler er planlagt sanert eller samlet. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt.

Anleggsarbeidene startet i mars 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2019.

#### *E39 Ålesund–Trondheim*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 70 mill. kr over post 30.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til tiltak for gående og syklende, miljøtiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til å etablere fortau på E39 ved Hjelset i Møre og Romsdal og til støyttiltak på E39. Videre settes det av midler til refusjon av forskutterte midler til bygging av gangbru over E39 ved Årø i Møre og Romsdal.

I tillegg settes det av midler til planlegging, bl.a. til arbeidet med kommunedelplan på E39 på strekningen Vegsund–Breivika i Møre og Romsdal og reguleringsplan på E39 på strekningen Volda–Furene i Møre og Romsdal.

Til OPS-prosjektet E39 Klett–Bårdshaug i Sør-Trøndelag foreslås en statlig ramme på 180,3 mill.

kr over post 29 Vederlag til OPS-prosjekter. Innenfor denne rammen prioriteres midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet. I tillegg er det bl.a. prioritert midler til å videreføre arbeidene med å utbedre flere tunneler på strekningen i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

#### *Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 185 mill. kr over post 30.

Innenfor denne rammen er det satt av midler til refusjon til bompengeselskapet etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland. Det legges til grunn statlige midler til restfinansiering av utbyggingen av rv 9 ved Skomedal i Setesdal i Aust-Agder. Prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2017.

Innenfor programområdene legges det til grunn midler til utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende. Innenfor rammen prioriteres det midler til å videreføre arbeidene med strekningsvise utbedringstiltak på rv 9 i Setesdal i Aust-Agder. Det legges derfor opp til anleggsstart for utbyggingen av delstrekningen Bjørnaråa–Optestøyl i 2018. Det settes av midler til å utbedre ferjekaiene for å legge til rette for nye ferjer i sambandet Hella–Dragsvik–Vangnes på rv 13/rv 55. Byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Fardal–Ylvisåker på rv 55 i Sogn og Fjordane fullføres. Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 303 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler til å fullføre arbeidene med skredsikring av rv 13 ved Joberget i Hordaland. I tillegg settes det av midler til å videreføre arbeidene med skredsikring av rv 13 ved Deildo i samme fylke. Anleggsarbeidene startet i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2018.

Det prioriteres også midler til anleggsstart for skredsikringsprosjektet rv 13 Vik–Vangnes i Sogn og Fjordane.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
Rv 13	Joberget	612	582	85	0
Rv 13	Vik–Vangsnes	676	642	118	463

*Rv 13 Joberget*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjoner* med forslag til endret kostnadsramme. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom Vossapakken, jf. Prop. 81 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av rv 13 ved Joberget i Hordaland*.

Prosjektet omfatter bygging av 4,6 km ny veg, hvorav om lag 2 km er tunnel. Prosjektet vil sikre en skredutsatt strekning og eliminere en flaskehals ved Øvre Vassenden.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2017. Midlene i 2018 vil gå til restarbeider og sluttoppgjør.

*Rv 13 Vik–Vangsnes*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 119.

Strekningen mellom Vik og Vangsnes er svært utsatt for skred. Det er registrert 134 skred i perioden 1986 til 2012. Prosjektet omfatter bygging av om lag 3,8 km ny veg, inkl. en om lag 3 km lang tunnel på den mest skredutsatte delen av strekningen.

Det er lagt opp til anleggsstart i februar 2018 mot tidligere forutsatt høsten 2017. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020, mot tidligere forutsatt i 2021.

**Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 388 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 1 650 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud.

Det settes av statlige midler til å videreføre utbedringen av delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark, jf. Prop. 134 S (2014–2015) om Bypakke Grenland. Anleggsarbeidene startet i mai 2015. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2019, mot tidligere forutsatt høsten 2018. I tillegg settes det av midler til å videreføre utbyggingen av E134 Gvammen–Århus i Telemark.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av rv 13 Ryfast i Rogaland.

Det settes av statlige midler til å fullføre arbeidene på prosjektet rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Skien kommune i Telemark. Videre legges det til grunn statlige midler og bompenger til å fullføre utbyggingen av rv 36 på strekningen Slåttekås–Årnes i Nome og Sauherad kommuner i Telemark, jf. Prop. 108 S (2014–2015) om utbygging og finansiering av strekningen. Anleggsarbeidene startet i september 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2018.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til tiltak for gående og syklende, utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og servicetiltak.

Det settes av midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveg langs E134 på strekningen Ølen–Ølensvåg i Rogaland og til rasteplasser på E134 ved Morgedal i Telemark og ved Langfoss i Hordaland. På rv 13 i Rogaland settes det av midler til å utbedre Hjelmeland og Nesvik ferjekaier og til å sette opp nytt veglys på strekningen Kvam–Bjørheimsbygd.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E134	Damåsen–Saggrenda	5 092	4 486	1 100	987
E134	Gvammen–Århus	2 443	2 260	340	596
Rv 13	Ryfast	7 911	7 482	1 100	857
Rv 36	Skyggestein–Skjelbredstrand	656	596	235	64

*E134 Damåsen–Saggrenda*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 119–120. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 49 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud*.

Prosjektet omfatter bygging av 13,2 km veg i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km bygges som firefelts veg, og resten som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og ny veg ventes åpnet for trafikk høsten 2019. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 700 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E134 Gvammen–Århus*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 120.

Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny veg, hvorav 9,4 km i tunnel. Vegen bygges med ti meter vegbredde og forsterket midtoppmerking. Den nye vegen fører til at E134 mellom Hjartdal og Seljord kortes inn med om lag 11 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2019.

*Rv 13 Ryfast*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 120. Det er vedtatt finansiert med lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012) om utbygging og finansiering av prosjektet.

Prosjektet omfatter en strekning på 20,7 km, bl.a. med bygging av to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom

Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og Solbakktunnelen er 14,3 km lang. I tillegg inngår utbedring av den eksisterende Hølleslitunnelen på rv 13.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2019. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 860 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Etter 2013, som følge av at merverdifritaket på veg ble opphevet, omfatter finansieringen også statlige midler som kompensasjon for økt merverdiavgiftsbelastning.

*Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 120. Det inngår i Bypakke Grenland, fase 1, men forutsettes finansiert med statlige midler, jf. Prop. 134 S (2014–2015) om Bypakke Grenland.

Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts veg med midtrekkverk i ny trasé. I tillegg inngår nødvendige tilknytninger til dagens vegnett.

Anleggsarbeidene startet i januar 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2018.

*Rv 7 Hønefoss–Bu og rv 52 Gol–Borlaug*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 62 mill. kr over post 30.

Innenfor programområdene settes det i hovedsak av midler til tiltak for gående og syklende, servicetiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til å bygge gang- og sykkelveg langs Eidfjordvatnet på rv 7 i Hordaland og til å bygge døgnhvileplass ved Gol på rv 7 i Buskerud. Videre legges det til grunn midler til statlig refusjon for adkomst til sambruksstasjon på rv 7 ved Gol.

Det settes også av midler til planlegging.

### E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 833 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 310 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E16 Sandvika–Wøyen i Akershus.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til forberedende arbeider på strekningen E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Det settes også av statlige midler til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Oppland.

På rv 5 settes det av statlige midler til å fullføre utbyggingen av rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane. Anleggsarbeidene startet i desember 2015. Det nye brua ventes åpnet for trafikk i november 2017, mot tidligere forutsatt sommeren 2018. Midlene i 2018 vil i hovedsak benyttes til å rive eksisterende bru, samt til å bygge gang- og sykkel felt på den nye brua.

Innenfor programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Det settes bl.a. av midler til å utbedre Mannheller ferjekai på rv 5 i Sogn og Fjordane i forbindelse med

innføring av nye ferjer. Videre legges det også opp til å bygge om kryss på rv 5 ved Bergum i Sogn og Fjordane. På E16 settes det bl.a. av midler til statlig refusjon etter bygging av kollektivterminal på Voss i Hordaland.

Det settes også av midler til planlegging til arbeidet med reguleringsplaner på E16/Vossebanen på strekningen Stanghelle–Arna i Hordaland med sikte på fremskyndet oppstart, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Beløpet er tilstrekkelig til å dekke planleggingsutgifter for både veg og bane i 2018.

Under fornying settes det av midler til å utbedre Gudvanga-, Flenja-, Fretheim- og Onstad-tunnelene på E16 i Sogn og Fjordane.

Samferdselsdepartementet forutsetter en statlig ramme på 10 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen prioriteres midler til forberedende arbeider på prosjektet rv 5 Kjøsnestfjorden i Sogn og Fjordane med sikte på anleggsstart i 2019.

Utbyggingen av E16 over Filefjell finansieres over post 36, hvor budsjettforslaget er på 119 mill. kr. Innenfor rammen prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av strekningen Øye–Eidsbru i Oppland. I tillegg settes det av midler til å fullføre utbyggingen av strekningen Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E16	Sandvika–Wøyen	4 419	4 040	280	895
E16	Bjørum–Skaret	4 702	4 323	60	4 110
E16	Bagn–Bjørge	1 685	1 518	310	464
E16	Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen	1 897	1 663	10	86
E16	Øye–Eidsbru	791	657	109	206

### E16 Sandvika–Wøyen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 99–102 og side 121. Det inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2*.

Strekningen er 3,5 km lang, og er planlagt bygd som firefelts veg i tunnel (Bjørnegårdtunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som firefelts veg i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg

en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2019. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 242 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### E16 Bjørum–Skaret

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 121–122. Det er vedtatt delvis bompengefi-

nansierte, jf. Prop. 46 S (2016–2017) om utbygging og finansiering av prosjektet.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts veg. Det skal bl.a. bygges en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda og en tunnel på om lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda.

Det legges opp til anleggsstart mot slutten av 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2023, mot tidligere lagt til grunn i 2022. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 30 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E16 Bagn–Bjørgo*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 122. Det er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 140 S (2014–2015) om utbygging og finansiering av prosjektet.

Prosjektet omfatter delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende veg til tofelts veg med 8,5 meter vegbredde. Fra nord for Bagn sentrum skal det bygges en 4,3 km lang tunnel med forbikjøringsfelt i stigningen i retning Bjørgo.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2019 mot tidligere forutsatt i 2020.

#### *E16 Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 122. Det er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Veg i dagen følger stort sett eksisterende trasé, og legges høyt i terrenget med slake skråninger for å redusere problemene med snødrev.

Anleggsarbeidene startet i mai 2014, og prosjektet åpnet for trafikk i september 2017. Midlene i 2018 vil bli benyttet til sluttfinansiering.

#### *E16 Øye–Eidsbru*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 122. Det er siste etappe av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet omfatter om lag 4 km veg i ny trasé utenom Øye sentrum. Om lag 2 km av vegen legges i tunnel. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde.

I Prop. 1 S (2016–2017) ble det varslet at det etter kontraktsinngåelse med entreprenør kunne være grunnlag for kostnadsreduksjoner. Progno-

sen for sluttkostnad er nå redusert til 657 mill. 2018-kr. Dette er om lag 60 mill. kr lavere enn fastsatt styringsramme og om lag 130 mill. kr lavere enn fastsatt kostnadsramme.

Anleggsarbeidene startet i juni 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2019.

### **Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund**

#### *E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 598 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 910 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til fullføring og statlig refusjon av prosjektet E6 Frya–Sjoa i Oppland. Videre settes det av midler til statlig refusjon av prosjektene nytt kryss for avkjøringen fra E6 mot Oslo lufthavn Gardermoen, E6 Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark, rv 4 Lunner grense–Jaren inkl. Lygna sør i Oppland og rv 706 Nordre avlastningsveg i Trondheim.

Videre er det prioritert statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E6 på strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag.

Innenfor Miljøpakke Trondheim settes det av statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til tiltak for gående og syklende, servicetiltak, utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes bl.a. av midler til bygging av gang- og sykkelveg langs E6 på fv 213 i Lillehammer og langs rv 4 på fv 172 i Gjøvik. Det prioriteres midler til bygging av rasteplass på E6 ved Krekke i Oppland. Videre settes det av midler til reparasjon av drenering langs E6 mellom Hvam og Gardermoen nord i Akershus. Det legges også opp til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på rv 4 fra Gjøvik til Mjøsbrua.

Under fornying settes det av midler til utbedring av tunneler i Oslo. Dette omfatter midler til restfinansiering av utbedringsarbeidene i Tåsen-tunnelen på rv 150. Det prioriteres midler til å videreføre arbeidene med utbedring av Ekeberg- og Svartdalstunnelene på E6.

Det settes også av midler til planlegging, bl.a. til arbeidet med reguleringsplaner for den videre utbyggingen av E6 på strekningen Ringebru–Otta i Oppland.



(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E6	Frya–Sjøa	6 990	6 925	210	0
E6	Vindåsliene–Korporalsbrua	1 863	1 714	220	1 338
E6	Jaktøya–Klett–Sentervegen	2 958	2 730	535	807
E6	Ekeberg- og Svartdalstunnelene	880	800	290	459

*E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelen*

Prosjektet er en del av det nasjonale programmet for rehabilitering av tunneler ut fra kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

Prosjektet omfatter utbedring av to tunneler på henholdsvis 1 583 meter og 1 264 meter, og er femte og sjette tunnel i det omfattende tunnelutbedringsprogrammet i Oslo. Utbedringene omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene, samt utbedring av generelt forfall i tunnelene.

Det er inngått kontrakt for arbeidene, og arbeidene i tunnelene startet opp i juni 2017. Det vil ikke bli inngått nye forpliktelser etter 2017. Arbeidene er forutsatt avsluttet i løpet av 2019.

Prosjektet hadde et kostnadsoverslag på 590 mill. 2017-kr da det ble startet opp i 2017. Prosjektet har hatt en vesentlig kostnadsøkning etter at det ble tatt opp til bevilgning. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at anslaget som ble foretatt i 2016, i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler. Det er ikke foretatt endringer i prosjektet som isolert har økt kostnadene. Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. På grunn av prosjektets størrelse vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsramme for prosjektet i nysalderingen av statsbudsjettet for 2017.

*E6 Frya–Sjøa*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 123. Det er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 51 S (2012–2013) om utbygging og finansiering av prosjektet.

Strekningen Frya–Sjøa er om lag 34 km lang. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2016. Midlene i 2018 vil bli benyttet til restarbeider og sluttoppgjør, samt tiltak i tettstedene på tidligere E6. I tillegg er det satt av 150 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

*E6 Vindåsliene–Korporalsbrua*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 123. Det er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 124 S (2016–2017) om utbygging og finansiering av prosjektet.

Prosjektet omfatter bygging av 6,4 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé på vestsiden av elva Sokna. Veggen blir lagt utenom Soknedal sentrum med tilkobling til tettstedet gjennom et planskilt kryss sør for sentrum.

Anleggsarbeidene startet opp i september 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 160 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E6 Skjerdingsstad–Melhus S*

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, og prosjektet er her prioritert for utbygging i siste del av planperioden. For å realisere gevinster av å se prosjektet E6 Skjerdingsstad–Melhus S i sammenheng med Nye Veier AS sin utbygging av E6 videre sørover, foreslår regjeringen at prosjektet ikke bygges ut i regi av Statens vegvesen, men tas inn i selskapets portefølje, jf. omtale under kap. 1321 Nye Veier AS.

*E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 106–108 og side 123–124. Det inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2*.

Prosjektet er en videreføring av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Jaktøya og Tonstad. Den nordligste delen fra Sentervegen til Tonstad ble åpnet for trafikk høsten 2013. Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg over en strekning på 7,9 km.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk vinteren 2019, mot tidligere forutsatt høsten 2018. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 310 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*Rv 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 70 mill. kr over post 30.

Innenfor programområdene settes det i hovedsak av midler til trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak og servicetiltak. Det prioriteres midler til trafikksikkerhetstiltak mellom Atna sør og Atna nord i Hedmark. Videre settes det av midler til rasteplass ved Bjørå i Stor-Elvdal i Hedmark.

Det settes også av midler til planlegging.

Til OPS-prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet i Hedmark foreslås en statlig ramme på 510 mill. kr over post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

*Rv 3/rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet*

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) og Prop. 1 S (2016–2017), side 124. Det er vedtatt delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 45 S (2016–2017) om gjennomføring og finansiering av prosjektet.

Prosjektet omfatter bygging av 26,6 km ny riksveg, herav 16,0 km firefelts veg og 10,6 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Fellesstrekningen for rv 3 og rv 25 bygges som firefelts veg. Rv 3 sør og nord for fellesstrekningen bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Flere kryss inngår i prosjektet. Rv 25 inn mot Elverum utformes i tråd med prinsippene for veg i bystrøk med rundkjøringer og redusert fartsgrense. Om lag 8 km gang- og sykkelveger skal bygges, og om lag 34 km lokalveger skal bygges eller legges om. Det legges opp til at

bygging og drift av ny kontroll- og trafikkstasjon på Ånestad vil inngå i OPS-kontrakten.

Omlegging av en del eksisterende veger, samt utbygging av rv 25 ved Terningmoen i Elverum, vil ikke inngå i OPS-kontrakten. Disse arbeidene vil bli gjennomført av Statens vegvesen og finansiert over post 30 Riksveginvesteringer.

Anbudskonkurranse for OPS-kontrakten pågår, og det forventes kontraktsinngåelse våren 2018. Det er lagt opp til at anleggsarbeidene kan startes opp våren 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020.

I Prop. 45 S (2016–2017) er det lagt til grunn at forutsatt milepælsbetaling til OPS-selskapet ved trafikkåpning skal finansieres ved årlig avsetning på en ikke rentebærende konto i Norges Bank i anleggsperioden. Det foreslås 510 mill. kr til dette formålet i 2018.

*Rv 15 Otta–Måløy*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 11 mill. kr over post 30.

Innenfor rammen prioriteres midler til programområdetiltak, i hovedsak for å legge til rette for gående og syklende og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Det settes av midler til tiltak i forbindelse med gang- og sykkelveginspeksjon på rv 15 i Sogn og Fjordane. Videre prioriteres det midler til busslommer ved Ytreeide på rv 15 i Sogn og Fjordane.

Det settes også av midler til planlegging.

*E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 418 mill. kr over post 30.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det settes bl.a. av midler til å bygge rundkjøring på rv 658 ved Kverve og til å videreføre byggingen av kontrollstasjon på E136 i Romsdalen Møre og Romsdal. Det settes også av midler til statlig refusjon av forskutterte midler til å bygge gang- og sykkelveg langs rv 658 fra Gjøvsund til Røysa på Vigra i Møre og Romsdal.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedringen av Innfjord- og Måndalstunnele på E136 og Ellingsøy- og Valderøytunnelene på rv 658 i Møre og Romsdal.

Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 15 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen prioriteres midler til å fullføre prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og

Romsdal. Anleggsarbeidene startet i oktober 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i mai 2018.

#### Rv 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 111 mill. kr over post 30.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre utbyggingen av prosjektet rv 70 Meisingset–Tingvoll i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. Anleggsarbeidene startet i mars 2016. Prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2019, mot tidligere forutsatt høsten 2018.

Innenfor programområdene er det satt av midler til servicetiltak og miljøtiltak. Det prioriteres midler til å etablere døgnhvileplass i Kristiansund og til støytak langs rv 70.

Det settes også av midler til planlegging.

#### Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige

##### E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 874 mill. kr over post 30. I tillegg er

det forutsatt om lag 500 mill. kr i tilskudd og bompenger.

Innenfor denne rammen er det lagt til grunn midler til videreføring av prosjektene E6 Helgeland sør, E6 Helgeland nord og rv 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland. Innenfor Helgeland sør er det prioritert midler til anleggsstart på delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til trafikksikkerhetstiltak og utbedringstiltak. For E6 i Nord-Trøndelag videreføres byggingen av midtrekkverk på strekningen Vassmarka–Ronglan og etablering av jernbaneundergang ved Vintermyr. Det settes også av midler til fjerning av farlige avkjørslser ved Mulelia. Innenfor utbedringstiltak går det vesentlige av midlene til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør. I tillegg settes det av midler til flomsikring ved Fosslan i Nord-Trøndelag.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedringsarbeidene i flere tunneler på E6 i Nordland (Finneidfjord, Nesset, Illhølia, Saksenvik og Kvænfloget). I tillegg settes det av midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E6	Helgeland sør	4 648	4 555	1 044	2 839
E6	Helgeland nord	2 006	2 006	477	60
Rv 77	Tjernfjellet	630	599	145	148
Rv 80	Hunstadmoen–Thallekrysset	2 596	2 536	435	529

#### E6 Helgeland sør

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 308, og Prop. 1 S (2016–2017), side 125. Det utgjør andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015) om Helgeland sør. Det er lagt opp til å bygge ut til sammen om lag 80 km veg, fordelt på ni delstrekninger.

Prosjektet består av to delprosjekter, en vegutviklingskontrakt og Kapskarmo–Brattåsen–Lien.

#### Vegutviklingskontrakt

Som for E6 Helgeland nord, er utbyggingen av sju av delstrekningene blitt lyst ut i en samlet konkurranse, også kalt en vegutviklingskontrakt. Samme entreprenør står for utbygging samt drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år. Tiltakene på disse delstrekningene omfatter utvidelse av vegbredde, utretting av svinger, styrking av bæreevne i eksisterende vegtrasé, utbedring av bruer og tunneler, samt bygging av gang- og sykkelveger.

Anleggsarbeidene innenfor vegutviklingskontrakten var opprinnelig planlagt startet opp høsten 2016. Som følge av en tvist knyttet til gyldigheten av ett av de mottatte tilbudene, startet anleggsar-

beidene først i mai 2017. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 44 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet (ekskl. strekningen Kapskarmo-Brattåsen-Lien).

#### *Kapskarmo-Brattåsen-Lien*

For utbygging av strekningen Kapskarmo-Brattåsen-Lien vil det bli benyttet tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. E6 skal legges i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 22 km. Det skal bl.a. bygges en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt vegnett.

Det legges opp til anleggsstart sommeren 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 110 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E6 Helgeland nord*

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 308, Prop. 1 S (2016–2017), side 125–126, og Prop. 56 S (2016–2017). Det er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2013–2014) om Helgeland nord. Prosjektet omfatter utbedring og utbygging av til sammen 62 km veg fordelt på ni delstrekninger.

Gjennom behandlingen av Prop. 56 S (2016–2017) om bl.a. økt kostnadsramme for E6 Helgeland nord har Stortinget sluttet seg til et opplegg som innebærer at kostnadsrammen økes med 30 mill. kr, slik at det ikke blir nødvendig å avbestille arbeidene på delstrekningen Raudfjellfoss-Krokstrand. Planlagte programområdetiltak er som forutsatt tatt ut av prosjektet.

I Prop. 56 S (2016–2017) ble det opplyst at fristen for å ta i bruk opsjonen og avbestille arbeidene på delstrekningene Krokstrand sentrum og Krokstrand-Bolna går ut i september 2017. Samferdselsdepartementet gikk inn for at det først blir tatt stilling til om opsjonen skal benyttes etter at Meld. St. 33 (2016–2017) var lagt fram og behandlet av Stortinget. Ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 ba Stortinget om at regjeringen sikrer en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finner en løsning i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.

Rana kommune og Nordland fylkeskommune har gått inn for endringer i bompengeopplegget, slik at opsjonsstrekningene likevel kan gjennomføres som planlagt.

Departementet vil komme tilbake med et forslag til ny kostnadsramme og nytt finansieringsopplegg når det foreligger nærmere avklaringer. Samferdselsdepartementet har derfor ikke tatt i bruk opsjonene om å avbestille parseller.

Arbeidene på utviklingskontrakten startet i september 2015. Delstrekningene Urlandå-Skamdal og Tjæraskaret-Eiterå på til sammen 11,6 km, ble åpnet for trafikk i juli 2017. Resten av prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av høsten 2019. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 31,6 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv 77 Tjernfjellet*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 126. Prosjektet finansieres over post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 3,4 km lang tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Det vil bli etablert nytt kryss med E6 og ny adkomstveg mellom eksisterende og ny rv 77.

Nye kostnadsberegninger etter at de største kontraktene er inngått, viser at kostnadene blir høyere enn tidligere lagt til grunn. Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 20 mill. kr i forhold til fastsatt kostnadsramme og om lag 80 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme. Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsrammen økes til 627 mill. kr (615 mill. 2017-kr), jf. forslag til romertallsfullmakt.

Anleggsarbeidene startet i februar 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2019.

#### *Rv 80 Hunstadmoen-Thallekrysset*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 126. Det inngår i Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S (2013–2014) om Bypakke Bodø.

Samlet lengde for prosjektet er 5,4 km, herunder en 2,8 km lang toløps tunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv. Strekningen Bodøelv-Thallekrysset og Bodøelv-Gamle riksveg (riksvegarm mot flyplassen) bygges om til firefelts veg med rundkjøringer.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2019. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 260 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

**Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland****E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 567 mill. kr over post 30. I tillegg er det forutsatt om lag 100 mill. kr i tilskudd og bompenger.

Innenfor denne rammen er det lagt til grunnmidler til å videreføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. I tillegg settes det av statlige og lokale midler, herunder innkreving fra lokal finansieringstilskudd på omsetning av driftstoff, til å bygge om den nordre adkomsten til Tromsø havn, Breivika.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming og tiltak for gående og syklende. Midlene går i sin helhet til utbygging av strekningen Kanebogen–Byskillet på rv 83 og tunnel mellom Seljestad og Sama, som gjennomføres som en del av Vegpakke Harstad.

Under fornying settes det av midler til å ferdigstille utbedringsarbeidene i E8 Tromsøysundtunnelen. I tillegg settes det av midler til å videreføre arbeidene med utbedring av Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardals- og Isfjelltunnelene på E6 i Nordland og Troms.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E6	Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal–Leirvik	4 080	3 927	180	319

*E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 127.

Det er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012) om utbygging og finansiering av prosjektet.

Utbyggingen omfatter 6,4 km ny veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. Brua bygges som hengebru med total lengde 1 533 meter. I prosjektet inngår også skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal–Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.

Det er varslet kostnadsøkninger på prosjektet. Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 110 mill. kr i forhold til fastsatt kostnadsramme og om lag 590 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme. Hovedårsakene er større mengder knyttet til betongarbeider, lengre byggetid enn lagt til grunn, forsinket oppstart på stålentreprisen som har utløst flere tilleggskrav fra entreprenøren, og økte anleggsbidrag til kraftleverandør. I tillegg er kostnader ved tiltak på eksisterende veg i forbindelse med omklassifisering tatt med i kostnadsrammen. Samferdselsdepartementet foreslår at

kostnadsrammen økes til 4 080 mill. kr fra 3 779 mill. kroner (prisnivå 2017), jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ble åpnet for trafikk i september 2015, og Hålogalandsbrua ventes åpnet for trafikk i juli 2018. Av foreslåtte midler i 2018 forutsettes 78 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

**E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 434,7 mill. kr over post 30.

Innenfor denne rammen legges det til grunnmidler til å fullføre utbyggingen av prosjektene E6 Sørkjosfjellet i Troms og E105 Elvenes–Hesseng i Finnmark. I tillegg settes det av midler til å videreføre prosjektet E6 Tana bru i Finnmark.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til å fullføre utbedringen av rv 94 på strekningen Skaidi–Arisberg. Videre settes det av midler til trafikksikkerhetstiltak på rv 93 mellom Salkobekken og Øvre Alta. Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 310 mill. kr over post 31. Innenfor

denne rammen videreføres prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms. I tillegg prioriteres midler til forberedende arbeider, og ev. anleggsstart på prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark.

Utbyggingen av E6 vest for Alta finansieres over post 37, hvor budsjettforslaget er på 135 mill. kr. Innenfor denne rammen videreføres utbyggingen på strekningen Storsandnes–Langnesbukta, og utbyggingen av strekningen Halselv–Sandelv–Møllnes sluttfinansieres.

(i mill. 2018-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2018	Restbehov pr. 1.1.19
E6	Indre Nordnes–Skardalen	1 314	1 083	240	129
E6	Sørkjosfjellet	1 050	982	86	11
E6	Storsandnes–Langnesbukta	691	628	119	21
E6	Tana bru	659	599	135	168
E69	Skarvberg tunnelen <sup>1</sup>	-	785	70	679
E105	Elvenes–Hesseng	751	731	65	0

<sup>1</sup> Foreløpig styringsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

#### *E6 Indre Nordnes–Skardalen*

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2016–2017), side 127.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet i Kåfjord kommune, fra vestsiden av fjellet fram til Manddalen på østsiden. Prosjektet omfatter også en bru over Manddalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2018.

#### *E6 Sørkjosfjellet*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 123.

Prosjektet omfatter bygging av 2,3 km ny veg i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkrysset (fv 866 til Skjervøy) og Sørkjosen i Nordreisa kommune. I tillegg inngår utbedring av om lag 2 km veg sør-vestover fra Langslettkrysset.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i januar 2018. Midlene i 2018 vil bli benyttet til sluttoppgjør.

#### *E6 Storsandnes–Langnesbukta*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 71 og side 128. Dette er siste etappe av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter bygging av 4,8 km ny veg, hvorav 3,4 km legges i tunnel. Tunnelen vil erstatte dagens veg som har dårlig vegstandard og noe randbebyggelse. En mindre del av strekningen er skredutsatt.

Anleggsarbeidene startet i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2018, mot tidligere forutsatt i desember 2017.

#### *E6 Tana bru*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 128.

Det omfatter bygging av en ny bru over Tanaelva, samt utbygging av tilgrensende vegnett, inkl. gang- og sykkelveger. Brua bygges som en skråstagsbru og vil erstatte dagens bru fra 1948, som er preget av forfall.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2019.

*E69 Skarvbergtunnelen*

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 315, og Prop. 1 S (2016–2017), side 127.

Dagens tunnel under Skarvberget er om lag 3 km lang og har lav standard. Den er smal, lav og tilfredsstillende ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Prosjektet omfatter bygging av ny veg på en 6,8 km lang strekning i Porsanger kommune i Finnmark, hvorav om lag 3,5 km tunnel. En stor del av dagstrekningen vil følge dagens trasé. Dagens tunnel skal stenges når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

Den nye og lengre tunnelen skal sikre to punkter nord for dagens tunnel mot snø- og steinskred. Det blir foretatt skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. rasvoller. Prosjektet vil korte inn E69 med om lag 1,4 km.

Det legges til rette for gang- og sykkeltrafikk inn mot tunnelen på begge sider og gjennom tun-

nelen hvor kjøretøyer blir fysisk adskilt fra gående og syklende med rekkverk. Dagens rasteplass i Skarvbergvika skal utvides og oppgraderes.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

*E105 Elvenes–Hesseng*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 128.

Det omfatter utbedring av en om lag 5,5 km lang strekning. Prosjektet omfatter også en bru over Pasvikelva og en omlegging av eksisterende veg forbi Elvenes sentrum.

Anleggsarbeidene startet i august 2014, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2017. Midlene i 2018 vil bli benyttet til tiltak på eksisterende veg i forbindelse med omklassifisering og bygging av rasteplass.

## Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1330	Særskilte transporttiltak	2 283 886	3 091 100	3 553 500	15,0
1331	Infrastrukturfond	30 000 000			
	Sum kategori 21.40	32 283 886	3 091 100	3 553 500	15,0

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4330	Særskilte transporttiltak			13 900	
4331	Infrastrukturfond	1 577 129	2 053 000	2 053 000	0,0
	Sum kategori 21.40	1 577 129	2 053 000	2 066 900	0,7

Programkategorien omfatter ulike ordninger knyttet til kollektivtransport, samt tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Det foreslås bevilget 3 553,5 mill. kr til særskilte transporttiltak. For innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 er avkastningen 2 053 mill. kr i 2018.

Til ulike ordninger som skal bidra til å styrke kollektivtransporten, foreslås det bevilget 90,4 mill. kr til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, 631,5 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, 785 mill. kr i særskilt tilskudd til store kol-

lektivprosjekter, 750 mill. kr til belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler samt 15 mill. kr til konkurransen Smartere transport i Norge. Videre foreslås det 50,5 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering og 13,9 mill. kr til kjøp av tjenester fra Entur AS. Sistnevnte finansieres ved gebyrer. Basert på gjeldende avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 foreslås det bevilget 700,8 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes. Det foreslås bevilget 516,4 mill. kr til reduserte bompengetakster utenfor byområdene.



**Kap. 1330 Særskilte transporttiltak**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	84 185	100 900	90 400
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	1 380 000	1 364 700	631 500
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>		229 800	785 000
64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>		211 000	750 000
65	Konkurransen Smartere transport			15 000
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	719 701	681 900	700 800
75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	100 000	502 800	516 400
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering			50 500
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS			13 900
	Sum kap. 1330	2 283 886	3 091 100	3 553 500

**Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov**

Fra 2018 gjelder bevilgningen på posten kun utvidet TT-forsøk for brukere med særskilte behov, mens midler til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering bevilges på post 76.

Det foreslås bevilget 90,4 mill. kr.

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport for funksjonshemmede). Ordningen omfatter fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke. De fleste fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere, gir flere reiser til personer med særlige behov og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig.

For å få økt kunnskap om organisering og kostnader satte Samferdselsdepartementet i 2012 i gang et forsøk med et utvidet transporttilbud rettet mot TT-brukere med særlige behov. Møre og

Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold fylkeskommuner deltok i forsøket.

Fra andre halvår 2016 ble forsøksordningen videreført som en utvidet TT-ordning, og den bygger på den etablerte TT-ordningen som fylkeskommunene har ansvaret for. Den utvidede ordningen skal sikre brukere med særlige behov, fortrinnsvis rullestolbrukere og blinde/svaksynte, rett til 200 enkeltreiser i året. I stedet for å tildele en fast reisekvote på 200 enkeltreiser kan fylkeskommunen tildele et fast reisebeløp som tilsvarer 200 enkeltreiser i året basert på en gjennomsnittlig TT-reise i fylkeskommunen. Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer med nærmere kriterier for ordningen, herunder krav til årlig rapportering.

Samtlige fylkeskommuner og Oslo kommune ble invitert til å søke om å delta i den utvidede ordningen. I tillegg til de tre fylkeskommunene som deltok i forsøksordningen, ble Aust-Agder innlemmet i ordningen fra andre halvår 2016. I Østfold, Nord-Trøndelag og Aust-Agder omfatter den utvidede ordningen brukere i alle kommuner. I Møre og Romsdal er ordningen i denne omgang

videreført i de kommunene som var med i forsøksordningen. Samferdselsdepartementet tildelte totalt 21,5 mill. kr til den utvidede ordningen for andre halvår 2016.

Statusrapportene for 2016 fra de fire fylkeskommunene viser at de færreste brukerne utnytter hele reisekvoten på 200 enkeltturer i året. Det kan ta tid før brukerne endrer atferd, men fylkeskommunene venter at brukerne vil benytte seg av flere turer i kommende år. Fylkeskommunenes utbetalinger til tilrettelagt transport har likevel økt som følge av en viss økning i antall reiser, og at brukerne foretar lengre reiser enn tidligere.

For 2017 er det bevilget 67,8 mill. kr. Av dette gjelder 22,6 mill. kr en utvidelse av ordningen fra andre halvår 2017. Fra dette tidspunktet omfatter ordningen også fylkeskommunene Finnmark, Sogn og Fjordane og Troms. I 2017 har departementet tildelt i alt 67 mill. kr til de sju fylkeskommunene som nå er med i ordningen.

Bevilgningsforslaget for 2018 viderefører ordningen i de sju fylkeskommunene som nå deltar.

### **Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene**

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til å nå dette målet.

Det foreslås bevilget 631,5 mill. kr.

Belønningsordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet.

Mål knyttet til utviklingen av persontransporten er fastsatt i avtalene. Departementet legger i oppfølgingen av avtalene vekt på måloppnåelse. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene tildeles byområdene, skal de rapportere om utviklingen i foregående år.

For å legge til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk, blir belønningsordningen som separat ordning nå gradvis fasert ut, men midlene videreføres i bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

I 2017 har følgende byområder belønningsavtale:

- Kristiansand (Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune) for perioden 2017–

2019 med en ramme på 300 mill. kr (90 mill. kr i 2018)

- Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan) for perioden 2017–2020 med en ramme på 250,2 mill. kr (60 mill. kr i 2018)
- Tromsø (Troms fylkeskommune og Tromsø kommune) for perioden 2015–2018 med en ramme på 285,6 mill. kr (64,5 mill. kr i 2018)
- Bergen (Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune) for perioden 2015–2018 med en ramme på 884 mill. kr. Avtalen ble avløst av en byvekstavtale for perioden 2017–2023 etter at midlene for 2017 var utbetalt
- Buskerudbyen (Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker) for perioden 2014–2017 med en ramme på 358,3 mill. kr
- Nedre Glomma-regionen (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) for perioden 2014–2017 med en ramme på 250 mill. kr.

Midlene for 2017 er utbetalt i tråd med avtalte beløp.

I allerede inngåtte belønningsavtaler er det lagt til grunn utbetalinger på til sammen 214,5 mill. kr i 2018. Utbetalinger i tråd med avtalene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år. Resten av bevilgningen som utgjør 417 mill. kr, vil nyttes til nye belønningsavtaler for byområder der inngåtte avtaler utløper i 2017, og til nye og reforhandlede byvekstavtaler, jf. stikkordet «kan nyttes under post 64».

Ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017 ble bevilgningen på kap. 1330, post 61, økt med 425 mill. kr. De åtte byområdene som ikke hadde bymiljøavtale da budsjettet for 2017 ble vedtatt, kunne søke om tildeling. De ekstra belønningsmidlene ble fordelt med:

- 185 mill. kr til Oslo og Akershus
- 100 mill. kr til Bergen
- 70 mill. kr til Nord-Jæren
- 20 mill. kr til Kristiansand
- 20 mill. kr til Buskerudbyen
- 10 mill. kr til Grenland
- 10 mill. kr til Nedre Glomma-regionen
- 10 mill. kr til Tromsø.

Midlene går inn i eksisterende avtaler, med tilhørende krav til måloppnåelse og rapportering. Trondheim som hadde bymiljøavtale på det aktuelle tidspunktet, fikk tildelt 41 mill. kr ekstra over kap. 1330, post 64.

Belønningsavtalene for Oslo og Akershus, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansand og Grenland løp ut i 2016.

Målet i avtalen for Oslo og Akershus om at personbiltrafikken gjennom bomringen i Oslo, inkludert innkrevingspunktene i Bærum, ikke skal øke, ble nådd i avtaleperioden. Videre har det vært en vekst i kollektivtrafikken.

Belønningsavtalen med Trondheim ble avløst av en bymiljøavtale i 2016. Målet om at all trafikkvekst skulle skje med bruk av miljøvennlige transportmidler i avtaleperioden ansees som oppnådd. Kollektivtransporten har økt.

Målet i avtalen med Nord-Jæren som var nullvekst i personbiltrafikken i avtaleperioden, er oppnådd ved at det har vært en liten nedgang. Passasjerutviklingen på buss var positiv.

I avtalen med Kristiansand var målet nullvekst i personbiltrafikken i avtaleperioden, målt gjennom bomringen. Det var en liten nedgang i persontrafikken med bil i avtaleperioden, og kollektivtransporten har økt.

For Grenland var målet i avtalen at veksten i persontransporten skulle tas av kollektivtransport, sykling og gange. Det er videre presisert at personbiltrafikken ikke skal øke i avtaleperioden. Biltrafikken er redusert noe, og antallet kollektivreiser har økt.

Dette innebærer at for alle de fem byområdene anses målet i belønningsavtalene som oppnådd. Videre har kollektivtransporten økt i alle de fem byene.

Det er i 2017 inngått nye belønningsavtaler for Kristiansand og Grenland. Oslo og Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim som har bymiljøavtale eller byvekstavtale, får tildelt belønningsmidler over kap. 1330, post 64.

Belønningsavtalene for Buskerudbyen og Nedre Glomma-regionen løper ut i 2017. Disse byområdene kan søke om ny belønningsavtale fra 2018. Departementet har mottatt søknad fra Nedre Glomma-regionen. En belønningsavtale er ikke til hinder for å inngå byvekstavtale på et senere tidspunkt.

### **Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter**

Gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene vil staten bidra med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i tråd med retningslinjene for tilskuddsordningen for slike prosjekter. Tilskuddsordningen er avgrenset til de fire største byområdene og forutsetter at det er inngått bymiljøavtale

eller byvekstavtale. Lokale myndigheter må stille med tilsvarende beløp som staten bidrar med det enkelte år. Bompenger kan benyttes som lokal andel.

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalene for Trondheim og Oslo og Akershus samt byvekstavtalene for Bergen og Nord-Jæren under programkategori 21.30 Vegformål (byomtaler). På bakgrunn av forpliktelsene i disse avtalene foreslås bevilget 785 mill. kr fordelt med:

- 185 mill. kr til MetroBussen i Trondheim
- 300 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 300 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Den foreslåtte bevilgningen vil dekke 50 pst. av forventede utbyggingskostnader i 2018. I tillegg vil staten dekke 50 pst. av kostnadene ved reguleringsplanlegging. Disse midlene utbetales etter-skuddsvis i utbyggingsfasen.

Fornebubanen i Oslo og Akershus er omfattet av tilskuddsordningen. Det statlige bidraget til reguleringsplanlegging i 2018 dekkes av ubrukt bevilgning fra 2016 og 2017.

#### *MetroBussen i Trondheim*

I Trondheim planlegges et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Konseptet har nå endret navn til MetroBussen, tidligere kalt Superbussløsningen. MetroBussen skal gi et tilbud som i stor grad inneholder bybanens kvaliteter; god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask framføring med god framkommelighet og regularitet. Det tas sikte på å lansere de første rutene med høykvalitets vognmateriell og stor kapasitet i siste halvår av 2018. I første trinn planlegges det to ruter fra Heimdalsområdet til østlige bydeler og en rute fra Byåsen til Dragvoll.

I den inngåtte bymiljøavtalen for Trondheim er det lagt til grunn en samlet kostnad for MetroBussen på om lag 2 800 mill. 2016-kr, dvs. om lag 2 900 mill. 2018-kr. Videre er det lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene, slik kollektivløsningen er avgrenset i avtalen. Det innebærer et statlig bidrag på om lag 1 400 mill. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i MetroBussen.

I de første fire årene av bymiljøavtalen prioriteres det å legge til rette for nødvendig infrastruktur

langs rutene. Hovedstrategien er å bedre framkommeligheten i de aktuelle traséene samtidig som infrastrukturen og fasilitetene ved holdeplassene (sykkelparkering, billettering osv.) utbedres. Areal- og parkeringspolitikken skal sikre vekst i trafikkgrunnet langs sentrale deler av traséen og i viktige kollektivknutepunkter. I 2018 vil det først og fremst bli gjennomført tiltak for å oppgradere bussholdeplasser.

Det foreslås 185 mill. kr i statlig bidrag til MetroBussen i 2018. I tillegg kommer statlig bidrag til reguleringsplanlegging, som er anslått til om lag 60 mill. kr i 2018 og som utbetales etterskuddsvis i utbyggingsfasen.

#### *Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen*

Første etappe av Bybanen fra Bergen sentrum til Nesttun ble åpnet for trafikk i 2010, mens andre etappe fra Nesttun til Rådal (ved Lagunen kjøpesenter), inklusive tiltak på eksisterende vegnett og terminal ved Rådal, ble åpnet for trafikk i 2013. Tredje etappe fra Rådal til Bergen lufthavn, Flesland, ble åpnet for trafikk fram til flyplassen i 2017. Finansieringen har i hovedsak skjedd med bompenger.

Det er vedtatt at fjerde etappe av Bybanen skal bygges fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen. Banen til Fyllingsdalen kobles på eksisterende strekning ved Nonneseter i Bergen sentrum og går til Spelhaugen i Fyllingsdalen. Strekingen er 10 km og får åtte stopp, hvorav ett underjordisk stopp ved Haukeland sykehus. Om lag halvparten av strekingen går i tunnel. Stortinget har gjennom behandlingen av Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane* sluttet seg til at det kan brukes bompenger til å prosjektere den fjerde etappen av Bybanen.

Reguleringsplan for hele strekingen til Fyllingsdalen ble vedtatt i 2017. Anleggsarbeidene er planlagt startet opp i 2018, med trafikkåpning før sommeren 2022. Forberedende arbeider med utfylling i Store Lungegårdsvannet startet i 2017.

I den inngåtte byvekstavtalen for Bergen er det lagt til grunn en samlet kostnad for Bybanen til Fyllingsdalen på om lag 6 200 mill. 2016-kr, dvs. om lag 6 500 mill. 2018-kr. Videre er det lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Det innebærer et statlig bidrag på om lag 3 100 mill. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan. KS2 gjennomføres høsten 2017.

Det foreslås 300 mill. kr i statlig bidrag til Bybanen til Fyllingsdalen i 2018. Midlene skal brukes til grunnerv, prosjektering og bygging.

#### *Bussveien på Nord-Jæren*

Bussveien er et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet er delt inn i fire korridorer på til sammen 50 km. Den første korridoren fra Stavanger til Sandnes med sidearm til Forus planlegges å stå ferdig i 2021.

Bussveien vil bli trafikkert av tre ulike busslinjer som skal ha prioritert framkommelighet.

I den inngåtte byvekstavtalen for Nord-Jæren der det er lagt til grunn en samlet kostnad på om lag 10 200 mill. 2016-kr, dvs. om lag 10 700 mill. 2018-kr. Videre er det lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene slik kollektivløsningen er avgrenset i avtalen. Det innebærer et statlig bidrag på om lag 5 100 mill. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i Bussveien, samt endelige finansieringsplaner.

Det foreslås 300 mill. kr i statlig bidrag til Bussveien i 2018. Midlene skal brukes til prosjektering og grunnerv, samt gjennomføring av tiltak på fv 44 mellom Stavanger og Sandnes og på fv 350 til Forus. I tillegg kommer statlig bidrag til reguleringsplanlegging, som er anslått til om lag 25 mill. kr i 2018 og som utbetales etterskuddsvis i utbyggingsfasen.

#### **Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler**

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene har vært et viktig verktøy for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, jf. omtale under kap. 1330, post 61. Ordningen blir nå gradvis faset ut, men belønningsmidlene videreføres i bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Det vil legge til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk, og belønningsmidlene i disse avtalene vil være en del av en styrket satsing for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil i de ni største byområdene.

Belønningsmidlene i bymiljøavtaler og byvekstavtaler vil kunne 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. Oppfølgingen skal skje gjennom de etablerte styrings- og rapporteringssystemene for bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

For Trondheim og Oslo og Akershus er belønningsmidlene nå en del av bymiljøavtalene. For Bergen og Nord-Jæren inngår belønningsmidlene i byvekstavtalene. Vi viser til nærmere omtale av hver enkelt avtale under byomtaler i programkategori 21.30 Vegformål.

Det foreslås bevilget 750 mill. kr til belønningsmidler i bymiljøavtaler og byvekstavtaler i 2018 og fordelt med:

- 280 mill. kr til Oslo og Akershus
- 200 mill. kr til Bergen
- 170 mill. kr til Trondheim
- 100 mill. kr til Nord-Jæren.

Regjeringen tar sikte på at bymiljøavtalene og byvekstavtalene som er inngått, blir reforhandlet i 2018. For Trondheim og Oslo og Akershus vil det innebære at bymiljøavtalene blir reforhandlet til byvekstavtaler. Regjeringen vil legge til rette for at forhandlinger i de fem øvrige byområdene som er omfattet av ordningen, kan komme i gang raskt. Byutredninger skal være gjennomført før avtale kan inngås. Det kan bli aktuelt å starte forhandlinger i 2018. Ufordelte belønningsmidler på kap. 1330, post 61 kan nyttes til nye eller reforhandlede byvekstavtaler, jf. stikkordet «kan nyttes under post 64».

### Post 65 Konkurransen Smartere transport

Framtidas transportbrukere vil i større grad etter spørre attraktive og helhetlige transport- og informasjonstjenester. Gode løsninger vil kreve et godt samarbeid og samspill mellom de ulike aktørene, både offentlige og private. Ikke minst vil digitale løsninger i stor grad påvirke transportsektoren og kunne gjøre den både mer effektiv og mer miljøvennlig.

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, vil Samferdselsdepartementet stimulere til lokal innovasjon og utvikling gjennom å invitere fylkeskommunene og Oslo kommune til å delta i en konkurranse om «Smartere transport i Norge». Stortinget har sluttet seg til dette, jf. Innst. 460 S (2016–2017). Samferdselsdepartementet vil utarbeide et konkurransegrunnlag. Søknadene vil bli vurdert av et panel oppnevnt av departementet. Det legges opp til å kåre 1–3 vinnere i første halvår 2018.

Det skal konkurreres om midler til konkrete løsninger som tar i bruk ny teknologi, og det stilles krav om at det skal brukes nullutslippsløsninger der det er relevant. Bruk av ny teknologi kan eksempelvis være prosjekter rettet mot automatisering, autonome kjøretøyer og sensorbasert infrastruktur. Det er i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt opp til at konkurransen vil gå over første del av planperioden, dvs. til og med 2023.

Videre er det i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt opp til å tildele totalt 100 mill. kr som fordeles på 1–3 vinnere i perioden 2018–2023. Den årlige fordelingen av midler kan variere og vil vurderes i den ordinære budsjettprosessen. For 2018 foreslås det bevilget 15 mill. kr.

### Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og godstransport nord for Tromsø. Det foreslås bevilget 700,8 mill. kr.

Gjeldende avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 ble inngått etter en anbudskonkurranse. Staten har opsjon til å forlenge avtalen med inntil ett år. I henhold til avtalen skal staten kjøpe sjøtransporttjenester mellom Bergen og Kirkenes for totalt 5 120 mill. 2011-kr i hele avtaleperioden. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av perioden. Avtalen sikrer daglige seilinger hele året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner i mellom. Forpliktelsen i gjeldende avtale omfatter befordring av distansepassasjerer. Dette er reisende som kun kjøper billett for reise på selvvalgt strekning og består fortrinnsvis av lokale reisende.

Trafikken med Kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansepassasjerkilometer viste en nedgang på 2,3 pst. fra 2015 til 2016. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode gikk ned med 2,2 pst. I 2016 oppnådde Kystruten Bergen–Kirkenes en regularitet på 94,8 pst. målt i forhold til selskapets ruteplan.

Samferdselsdepartementet har satt i gang arbeidet med å forberede kjøp av tjenester på strekningen Bergen–Kirkenes etter 2019. Departementet tar sikte på å gjennomføre konkurransen om det framtidige tjenestekjøpet på en slik måte at kontrakt kan tildeles så tidlig som mulig i 2018. Det vises til nærmere omtale i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

### Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås å bevilge 516,4 mill. kr.

Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene benyttes til en generell reduksjon i bompengetakstene utenfor byområdene, anslagsvis på minst 10 pst. Hovedformålet med ordningen er redusert bompengebelastning for bilistene. Reduserte takster vil trolig medføre noe mindre trafikkavvisning. Tilskuddet er videre ment å motivere bompengeselskapene til å gjennomføre bompengereformen.

Tilskuddet omfatter riksvegprosjekter som er utenfor områdene/byene. Prosjekter som i dag mottar tilskudd over kap. 1330, post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, og post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler, er ikke omfattet av ordningen.

Ordningen gjelder for bompengeprosjekter der bompengepropellet ble lagt fram for Stortinget innen utgangen av 2016. Det er stilt som krav at bompengeselskapene som mottar tilskudd, knytter seg til ett av de regionale bompengeselskapene og legger om takst- og rabattstruktur i tråd med det som går fram av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016).

Tilskuddsordningen er søknadsbasert, og tilskuddet beregnes ut fra et gjennomsnittlig årlig tilskuddsbehov ved å redusere bomtakstene med anslagsvis 10 pst. over den gjenstående delen av innkrevingsperioden som er fastsatt i stortingsproposisjonen for prosjektet.

Av 43 prosjekter som tilfredsstillt kravene for å søke om tilskudd, har 41 søkt. Før tilskuddet utbetales, må bompengeselskapene oversende dokumentasjon til Statens vegvesen som viser at det er lokalpolitisk tilslutning til å legge om til ny takst- og rabattstruktur i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), at det aktuelle prosjektet legges inn i ett av de regionale bompengeselskapene og at det foreligger tilslutning fra garantistene for bompengelånet til at gjennomsnittstaksten i prosjektet kan reduseres med minst 10 pst. i forhold til dagens gjennomsnittstakst. Det er ventet at den lokalpolitiske behandlingen av ordningen vil skje høsten 2017/våren 2018.

### Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det skal være enkelt å reise kollektivt. Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurransevne. En nasjonal reise-

planleggingstjeneste forutsetter en rutedatabank med ruteinformasjon fra hele landet.

Det foreslås bevilget 50,5 mill. kr.

Staten legger til rette for reiseplanlegging og elektronisk billettering gjennom å:

- fastsette standarder for å kunngjøre rutedata
- innhente og gjøre tilgjengelig rutedata for reiseplanleggingstjenester
- etablere en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- fastsette standarder for elektronisk billettering
- sørge for grunnleggende infrastruktur tjenester knyttet til de fastsatte standardene for elektronisk billettering.

Staten har nå samlet sine initiativer knyttet til tjenester innen rutedata, reiseplanlegging og elektronisk billettering i ett statlig eid selskap, Entur AS, jf. Prop. 122 S (2015–2016) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2016* og Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*.

Entur AS skal hente inn og gjøre tilgjengelig rutedata for reiseplanleggingstjenester og etablere en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste, basert på standarder fastsatt av Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standardene knyttet til å kunngjøre rutedata og elektronisk billettering. I tillegg har direktoratet ansvaret for statens kjøp av tjenester fra Entur, herunder av infrastruktur tjenester innen elektronisk billettering, jf. bl.a. omtale under kap. 1330, post 77.

Samordningen av statens initiativer legger til rette for at data gjøres tilgjengelig, slik at det kan utarbeides reiseplanleggingstjenester basert på nasjonale rutedata. Rutedataene vil være tilgjengelige for enhver aktør som ønsker å etablere en slik tjeneste, og aktørene kan utforme tjenesten slik de selv ønsker. For å sørge for at de reisende har tilgang til søkeresultater basert på objektive kriterier, skal det også etableres en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste. Denne ferdigstilles høsten 2017.

Det foreslås å sette av 33,1 mill. kr til tjenester innen rutedata, nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering. Hoveddelen av dette vil gå til drift og videreutvikling av rutedatabank og reiseplanleggingstjeneste, samt sentrale tjenester innen elektronisk billettering.

Videre foreslås det å sette av 17,4 mill. kr til å utvikle underliggende infrastruktur for å hente inn informasjon om billettprodukter og -priser. En god nasjonal reiseplanleggingstjeneste bør omfatte

informasjon om prisen knyttet til reisen. Slik infrastruktur er også et viktig virkemiddel for at sømløs billettering på sikt skal kunne bli en realitet. Entur skal i 2018 etablere en database som omfatter pris- og produktinformasjon, samt løsninger som kobler pris- og produktbasen med reiseplanleggingstjenesten, slik at denne omfatter muligheter for kjøp.

### Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

I forbindelse med at statens initiativer innen reiseplanlegging og billettering samordnes i Entur AS, er det lagt opp til at selskapet overtar ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. I de grunnleggende tjenestene inngår bl.a. tjenester for å ivareta at billettsystemene som kollektivoperatørene benytter, er i henhold til fastsatte standarder og tjenester knyttet til administrasjon og sikkerhet for interoperable billetteringsplattformer, som reisekort og mobilbilletter. De grunnleggende tjenestene omfatter også håndtering av transaksjoner og nødvendig infrastruktur knyttet til dette. Disse tjenestene kommer i tillegg til innhentning av rutedata og etablering av en reiseplanleggingstjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76.

De grunnleggende tjenestene utføres i dag av Interoperabilitetstjenester AS. Det er i dag fylkeskommunene, eventuelt ved sine administrasjonsselskaper, NSB og staten som betaler for de aktuelle tjenestene ved å kjøpe tjenestene fra Interoperabilitetstjenester. Entur AS har fått i oppgave å arbeide for at selskapet overtar samtlige aksjer i Interoperabilitetstjenester og ansvaret for oppgavene som dette selskapet har i dag.

Når ansvaret for disse oppgavene overføres til Entur AS, skal brukerne fortsatt betale for de grunnleggende tjenestene innen elektronisk billettering. Stortinget har i lovvedtak 84 (2016–2017) av 29. mai 2017 vedtatt endringer i jernbaneloven, og yrkestransportlova er endret slik at det er hjemmel til å fastsette i forskrift en plikt til å betale gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. Prop. 107 L (2016–2017) *Endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger)* og Innst. 292 L (2016–2017). Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering foreslås derfor finansiert ved gebyr fra brukerne, jf. kap. 4330, post 01 Gebyrer.

Det tas sikte på at oppgavene knyttet til grunnleggende tjenester innen elektronisk billettering overføres til Entur AS fra 2018. På denne bakgrunn foreslås en bevilgning på 13,9 mill. kr, jf. kap. 4330, post 01.

## Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Gebyrer			13 900
	Sum kap. 4330			13 900

### Post 01 Gebyrer

I 2018 budsjetteres det med om lag 13,9 mill. kr i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektro-

niske støttesystemer for billettering, jf. omtale i kap. 1330, post 77.

**Kap. 1331 Infrastrukturfond**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
95	Innskudd av fondskapital	30 000 000		
	Sum kap. 1331	30 000 000		

**Post 95 Innskudd av fondskapital**

I samsvar med regjeringsplattformen er det etablert et infrastrukturfond på 100 mrd. kr. Det overordnede målet med fondet er varig og forut-

sigbar finansiering av infrastruktur. Bruken av avkastningen fra innskuddene i perioden 2013–2016 går fram av omtalen under kap. 4331, post 85.

**Kap. 4331 Infrastrukturfond**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
85	Avkastning infrastrukturfond	1 577 129	2 053 000	2 053 000
	Sum kap. 4331	1 577 129	2 053 000	2 053 000

**Post 85 Avkastning**

I tråd med vanlig praksis for liknende 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 på i alt 100 mrd. kr gir i 2018 en avkastning på 2 053 mill. kr. Denne avkastningen fordeles i 2018, som i 2017, med:

- 479 mill. kr til fornying av riksvegnettet, 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.



## Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1350	Jernbaneverket	19 735 305			
1351	Persontransport med tog	3 175 137			
1352	Jernbanedirektoratet	28 648	19 719 821	22 972 700	16,5
1354	Statens jernbanetilsyn	79 862	91 265	92 200	1,0
1356	Bane NOR SF	98 810	10 066 000		-100,0
1357	Togvedlikeholdsselskap	763			
1358	Togmateriellselskap	935			
1359	Salgs- og billetteringsselskap	955			
	Sum kategori 21.50	23 120 415	29 877 086	23 064 900	-22,8

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4350	Jernbaneverket	721 986			
4352	Jernbanedirektoratet		31 000	95 800	209,0
4354	Statens jernbanetilsyn	13 728	13 959	14 300	2,4
4356	Bane NOR SF		3 500 000		-100,0
5611	Aksjer i NSB AS	595 000		150 000	
	Sum kategori 21.50	1 330 714	3 544 959	260 100	-92,7

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 framkommeligheten, 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, NSB AS, Norske tog AS, Mantena AS og Entur AS.

Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 23,1 mrd. kr, som er en reduksjon med om lag 6,8 mrd. kr fra saldert budsjett 2017. Forslaget er imidlertid om lag 1,25 mrd. kr, eller

5,7 pst. høyere enn saldert budsjett 2017, når en ser bort fra utgifter som ikke videreføres i 2018. Det er bevilgning til merverdiavgift på kap. 1352 med om lag 4,4 mrd. kr, og engangsutgifter til omstilling og egenkapital på kap. 1356 med 3,65 mrd. kr.

Til Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 22 972,7 mill. kr. Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets drift og utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester, samt drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastrukturen. I 2018 prioriteres innføring av nye tog på Gjøvik- og Vossebanen, planlegging av IC-utbyggingen fram mot milepælene i Nasjonal transportplan 2018–2029, rasjonell framdrift i alle pågående store investeringsprosjekter og ERTMS-prosjektet, og eventuell oppstart av to nye IC-prosjekter, Venjar–Eidsvoll–Langset på Dovrebanen og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. For disse prosjektene vil Samferdselsdepartementet fremme forslag for Stortinget om kostnadsramme før oppstart.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 92,2 mill. kr, som viderefører bevilgningsnivået i saldert budsjett 2017.

Det foreslås å budsjettere med et utbytte på 150 mill. kr fra NSB AS.

### *Gjennomføring av jernbanereformen*

#### *Status for reformen*

Regjeringen redegjorde i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* for innholdet i jernbanereformen. Jernbanereformen er omgripende og representerer den største strukturelle endringen i sektoren siden 1996, da forvaltningsbedriften NSB ble delt i etaten Jernbaneverket og selskapet NSB BA. Reformen skal bidra til en mer hensiktsmessig styringsstruktur, en mer forretningsmessig innretning av sektoren, bedre effektivitet og sterkere kundeorientering.

Styrings- og samordningsoppgaver er plassert i Jernbanedirektoratet. Utførende oppgaver er skilt ut i statlige selskap som inngår avtaler med staten ved Jernbanedirektoratet, eller utføres av aktører i privat sektor på oppdrag fra staten basert på konkurranseutsetting. Jernbanedirektoratet og jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF var i operativ drift 1. januar 2017. Eierskapet til Mantena AS og selskapene Norske tog AS og Entur AS ble overført fra NSB til Samferdselsdepartementet i april 2017. Et viktig formål med Norske tog og Entur er å gi alle togselskaper som trafikkerer det norske jernbanenettet tilgang til rullende materiell og en samordnet reiseplanleggings- og

billetteringstjeneste. Dette bidrar til å redusere etableringskostnadene for nye operatører og sikrer dem tilgang til viktige innsatsfaktorer.

ROM Eiendom AS ble fisjonert fra NSB og ble en del av Bane NOR-konsernets virksomhet i mai 2017.

Norsk jernbanemuseum er skilt ut av Jernbanedirektoratet som en egen virksomhet. Styringen av museet er delegert til Jernbanedirektoratet. Norsk jernbaneskole er inntil videre plassert i Jernbanedirektoratet og fungerer som et nasjonalt kompetansesenter for jernbanesektoren.

#### *Styringsstruktur i sektoren*

I tillegg til strukturelle endringer innebærer jernbanereformen endringer i styringen av sektoren. Regjeringen ønsker å styre på overordnet nivå og delegere operative og faglige beslutninger til utøvende organer. Samferdselsdepartementet har det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren innenfor rammen av en helhetlig transportpolitikk. Sektoren følges opp i de årlige budsjett- og styringsprosessene.

Jernbanedirektoratet ivaretar den operasjonelle styringen og koordineringen av enheter i sektoren og forvalter tildelte bevilgninger. Styringen ivaretas i all hovedsak ved inngåelse av avtaler mellom Jernbanedirektoratet og henholdsvis Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur og Norske tog. Avtalene direktoratet forvalter, innrettes slik at kravene til leverandøren er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningsvedtakene.

For å oppnå gevinster fra reformen, vil regjeringen arbeide for at avtalestyringen fra Jernbanedirektoratet gradvis innrettes mot realisering av effekter (flere avganger, redusert reisetid, bedret driftsstabilitet mv.), resultatmål og større pakker av tiltak som strekker seg over flere år, heller enn gjennomføring av beskrevne enkelttiltak og aktiviteter. Kunnskap om markedet og kundenes behov for mobilitet vil ligge til grunn for Jernbanedirektoratets operative styring og utforming av det framtidige togtilbudet der kjøp av persontogtjenester, infrastruktur, materiell, salg og distribusjon og kompetanse ses i sammenheng.

Samferdselsdepartementet er eier av statsforetaket Bane NOR. Foretaksmodellen med andre rettslige rammevilkår, et ansvarlig styre, bestilling av infrastruktur tjenester gjennom langsiktige avtaler med klare resultatkrav, forutsigbar finansiering og avklarte forventninger fra eier, har til hensikt å legge til rette for mer effektiv drift, forvaltning og utbygging av jernbaneinfrastruktur.

Målet med statens eierskap i Bane NOR er å sikre tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet. Den sektorpolitiske delen av foretaket skal drives effektivt. Denne utgjør hoveddelen av selskapets virksomhet, særlig innen forvaltning av infrastrukturen. Den kommersielle delen av foretaket, som i hovedsak er den kommersielle eiendomsvirksomheten, skal drives på forretningsmessig grunnlag.

Bane NOR styres gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet og gjennom Samferdselsdepartementets eierstyring. For å oppnå gevinster med jernbanereformen, krever den samlede styringsmodellen at Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet avstemmer sin styring av Bane NOR. Samferdselsdepartementet vil derfor legge vekt på oppfølgingen av virksomhetsområder som ikke er regulert i avtaleforholdet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Dette gjelder bl.a. eiendomsvirksomheten.

#### *Rammebetingelser for Bane NOR*

Foretakets største inntektskilde er statens kjøp av infrastrukturtenester. Videre har foretaket inntekter fra kjørevegsavgift/brukerbetaling og fra kommersiell eiendomsvirksomhet gjennom Bane NOR Eiendom (tidligere ROM Eiendom). Vederlaget for avtale om tilgang til eksisterende infrastruktur (drift og vedlikehold) tar hensyn til inntekter fra kjørevegsavgift/brukerbetaling.

Flerårige avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR med forutsigbar finansiering er kostnadsbesparende og vil bidra til å øke konkurranseutsettingen av drift og vedlikeholdsarbeid. Flerårige avtaler for drift og vedlikehold skal gi Bane NOR større finansiell forutsigbarhet og operasjonell frihet innenfor de rammer som avtalene med Jernbanedirektoratet setter. Dette har stor betydning i en tid hvor det gjennomføres betydelige investeringer i jernbanenettet, for å koordinere de ulike aktivitetene og begrense forstyrrelsene i trafikken. En slik forutsigbarhet er også viktig for leverandører av jernbanetekniske vedlikeholdstjenester. Regjeringen foreslår derfor at Samferdselsdepartementets fullmakt til å forplikte staten utover budsjettåret for utgifter til drift og vedlikehold utvides, jf. forslag til romertallsvedtak.

For å øke kundeorienteringen og effektiviteten legger regjeringen opp til å etablere forretningsmessige relasjoner mellom Bane NOR og

togselskapene. Infrastrukturavgifter, ytelsesordningen (nærmere beskrevet under) og større grad av betaling for tjenester bidrar til å synliggjøre kostnaden ved å benytte infrastrukturen og vil gi riktigere kapasitetsutnyttelse. Avgiftsordningen vil derfor legges om.

Ytelsesordningen innebærer at togselskapene kompenseres når infrastrukturen ikke er tilgjengelig som forutsatt i ruteplanen og pålegger et togselskap som forårsaker forsinkelser for andre å betale en kompensasjon til Bane NOR og berørte togselskap. Hensikten med ytelsesordningen er å gi Bane NOR og togselskapene insentiver til å redusere avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransporten.

Ved behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017), jf. Innst. 13 S (2016–2017) ble det bevilget et kapitalinnskudd i Bane NOR SF på 6 416 mill. kr. Denne bevilgningen ble dekket inn ved en tilsvarende reduksjon av kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Denne omdisponeringen var av teknisk karakter, og har ikke påvirket Bane NORs økonomiske handlingsrom i 2017. Investeringsaktiviteten i 2017 gjennomføres i henhold til avtale med staten, og utgiftene dekkes delvis ved investeringstilskudd og delvis ved foretakets egne midler. I 2018 foreslår regjeringen å bevilge 8 896,2 mill. kr på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Deler av bevilgningen vil teknisk sett dekke fordringen Bane NOR har til staten fra 2017, men dette vil ikke påvirke foretakets aktivitetsnivå i 2018. Denne mekanismen innebærer en årlig rulling av midler, slik at kontante midler ikke står uvirksomme i foretaket.

#### *Avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR*

Oppdragene Bane NOR tildeles fra staten ved Jernbanedirektoratet inngås gjennom avtaler som partene forhandler fram.

Avtalene direktoratet inngår med Bane NOR vil i hovedsak være flerårige. Utbetaling av vederlag fra staten vil tilpasses Bane NORs likviditetsbehov for å oppfylle inngåtte avtaler, begrenset oppad til bevilgningen det enkelte år. Jernbanedirektoratet følger opp inngåtte avtaler og rapporterer jevnlig til Samferdselsdepartementet.

#### *Overordnet avtale*

Den overordnede avtalen fastsetter prinsipper for avtalestyring og rapportering, er løpende og påvirkes ikke av de årlige statsbudsjettene. Avtalen

angir de generelle rammene for Bane NORs løpende oppgaver og finansieringen av disse.

#### *Avtale om tilgang til eksisterende infrastruktur (drift og vedlikehold)*

Denne avtalen gjelder kjøp av tjenester som angår drift, vedlikehold, fornying og trafikkstyring. Avtalen omfatter bevilgningen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold.

Avtalen mellom direktoratet og Bane NOR vil beskrive hvilken funksjon og kvalitet infrastrukturen skal ha (ytelse) i tillegg til at det stilles enkelte andre krav, jf. omtale under post 71. Bane NOR får den operative handlefriheten til å vurdere hvilket vedlikehold som skal utføres og hvordan dette gjennomføres for å nå de avtalefestede kravene. Bane NORs hovedoppgave er å sørge for at infrastrukturen er kapasitetssterk, driftsstabil og sikker, tilpasset den planlagte togtrafikken. Samtidig skal foretaket sørge for at infrastrukturen over tid er i god stand. Avtalen definerer en bindende leveranse av tilgjengelig infrastruktur for avtaleperioden. Det vil i avtalen stilles krav om at Bane NOR rapporterer på bl.a. infrastrukturens tilstand. Jernbanedirektoratet arbeider med hvordan økonomiske incentiver for tilgjengelig infrastruktur kan innarbeides i denne avtalen.

Avtalene vil ha en varighet på flere år med forbehold om Stortingets årlige bevilgningsvedtak.

#### *Avtale om utredning av ny infrastruktur*

Avtalen vil omfatte deler av bevilgningen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger.

Innen utredningsarbeid innebærer ansvarsdelingen mellom direktoratet og foretaket at Bane NOR er ansvarlig for å utarbeide konseptvalgutredninger (KVU) og øvrige utredninger som kun gjelder jernbane. Direktoratet vil bestille hele utredninger eller deler av dette fra foretaket. Avtaleperioden vil variere etter omfanget på oppgaven og løper fra avtaleinngåelse og fram til utredning leveres.

KVU-er som også omfatter annen kollektivtrafikk og/eller veg, arealutvikling mv. skal utføres av Jernbanedirektoratet, som regel i samarbeid med andre berørte aktører. Fellesprosjektet Dovrebanen/E6 langs Mjøsa, som ble utviklet i samarbeid mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, er et godt eksempel på en type arbeid som Jernbanedirektoratet skal ha ansvar for.

#### *Avtaler om planlegging og prosjektering av ny infrastruktur*

Avtalene vil omfatte bevilgningen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer.

Bane NOR har oppgaven med å planlegge ny infrastruktur fra og med kommunedelplannivå. For de store prosjektene innebærer dette at foretaket skal stå for planleggingen etter at regjeringen har besluttet hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging på grunnlag av KVU og ekstern kvalitetssikring KS1. Oppdraget konkretiseres i avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Avtalene vil omfatte effektpakker og enkeltprosjekter, og vil gjelde både kommunedelplaner og reguleringsplaner med tilhørende teknisk grunnlag, dvs. hovedplaner og detaljplaner. Avtaleperiodene vil variere etter omfang på oppgaven og løper fra avtaleinngåelse og fram til kommunedelplan og/eller reguleringsplan med tilhørende teknisk grunnlag leveres.

Avtalene for planlegging og prosjektering av tiltak over 750 mill. kr, som tilsvarer grensen for KS2, skal omfatte grunnlag for å fastsette styringsmål (etter kommunedelplan) og grunnlag for å fastsette styrings- og kostnadsrammer. Etter godkjent reguleringsplan vil Bane NOR sørge for ekstern kvalitetssikring tilsvarende KS2-ordningen av overordnet styringsdokument før investeringsbeslutning. Avtalene for planlegging og prosjektering av tiltak mellom 500–750 mill. kr skal omfatte grunnlag for å fastsette styrings- og kostnadsrammer.

#### *Avtaler om bygging av ny infrastruktur*

Avtalene vil omfatte bevilgningen på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

Avtalene om bygging av ny infrastruktur vil ha ulik varighet, avhengig av prosjektenes omfang og kompleksitet. For de store investeringsprosjektene over 750 mill. kr inngår Jernbanedirektoratet egne avtaler knyttet til hvert enkelt prosjekt. Det vil være separat rapportering for alle investeringsprosjekter over 500 mill. kr, også der disse inngår sammen med andre kompletterende prosjekt. I avtalene fastsettes bl.a. ferdigstillestidspunkt og en konkretisering av infrastrukturleveransen. Utbyggingsavtalen er avgrenset av fullmaktene Stortinget vedtar ved fastsettelse av kostnadsramme og beslutning om oppstart. For prosjekter

mellom 500 mill. kr og 750 mill. kr kan flere prosjekter inngå i samme avtale.

#### *Avtaler mellom Jernbanedirektoratet og øvrige aktører*

Jernbanedirektoratet skal koordinere alle aktørene i jernbanesektoren. Et viktig grep for å sikre denne koordineringen er at Jernbanedirektoratet sikrer at alle de ulike avtalene innrettes slik at de bidrar til felles måloppnåelse.

#### *Konkurranse om persontogtransport*

I tillegg til de strukturelle tiltakene i jernbanereformen, gjennomføres andre store grep. Et viktig tiltak for å øke kundeorienteringen i sektoren er innføringen av konkurranse om retten til å drive persontransport med tog. Trafikkavtalene Jernbanedirektoratet inngår med togselskapene vil være flerårige basert på fullmakter gitt av Stortinget, jf. omtale under kap. 1352, post 70. Samferdselsdepartementet vil fremme forslag om fullmakt for Stortinget før trafikkavtaler inngås.

NSB gjennomfører nå et omfattende omstillingsprogram. Regjeringen legger til grunn at dette sammen med konkurranseutsettingen vil gi betydelig positiv effekt på den trafikken Jernbanedirektoratet inntil videre kjøper direkte fra NSB.

#### *Selskapene Norske tog og Entur*

Norske tog AS skal anskaffe, eie og forvalte persontogmateriell, og stille materiell til rådighet for togselskapene som konkurrerer om trafikkpakkene. Selskapet skal også ha en rådgivende funksjon, bl.a. ved å bistå Jernbanedirektoratet med å utrede en materiellstrategi for fremtidig persontogtilbud.

Entur AS skal levere salgs- og billettløsninger for jernbanen. I tillegg skal selskapet levere tjenester som gjør det enkelt å planlegge, sammenlikne og kjøpe sømløse reiser på tvers av all kollektivtransport i Norge.

Jernbanedirektoratet framforhandler tilgangsavtaler om togmateriell med Norske tog, verkstedkapasitet med Bane NOR, og kundeinformasjon, salg og billettering med Entur. Disse tilgangsavtalene er en del av konkurransegrunnlaget når Jernbanedirektoratet lyser ut konkurranse om trafikkavtaler om drift av persontransport, og sikrer vinnende operatør tilgang til materiell, verksteder og salgs- og billetteringstjenester. I tillegg kjøper Jernbanedirektoratet tjenester direkte fra Entur

innen nasjonal reiseplanlegger, baksystem og elektronisk billettering for hele kollektivtransportsektoren, jf. kap. 1330, postene 76 og 77. Regjeringen legger opp til at tjenester innen elektronisk billettering delfinansieres ved et gebyr som Jernbanedirektoratet krever inn fra fylkeskommunene, jf. Prop. 107 L (2016–2017) *Endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger mv.)*.

#### *Gevinster ved jernbanereformen*

Samferdselsdepartementet utarbeider i samråd med Jernbanedirektoratet og Bane NOR en gevinstrealiseringsplan for jernbanereformen. Arbeidet innebærer identifikasjon av nødvendige tilretteleggende tiltak, vurdering av risiko og indikatorer for å måle graden av måloppnåelse for de ulike gevinstene. Departementet vil følge opp realisering av gevinstene i den ordinære styringen av sektoren gjennom budsjettarbeidet, etats- og eierstyring og som overordnet sektormyndighet.

Totalt er det identifisert åtte gevinster av reformen. De kvalitative gevinstene er:

- etableringen av et direktorat og styringen på effekter gjennom porteføljestyling gjør at effekten av infrastrukturinvesteringene kan tas ut tidligere enn før.
- direktoratets koordinering og samarbeid med andre aktører i sektoren, etablering av Entur med oppgaver knyttet til all kollektivtransport, bidrar til mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene.
- konkurranseutsetting av kjøring av persontogtransport med nettokontrakter skal bidra til flere og bedre produkttilbud til trafikantene.
- endringer av finansieringsformer i sektoren kombinert med insentiver for togselskapene for å sikre fornøyde kunder vil bidra til mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport.

De kvantitative gevinstene er:

- byggekostnadene for ny infrastruktur kan reduseres fordi Bane NOR gjennom operasjonell frihet kan sikre at jernbanen bygges ut med riktig standard, og at prosjektene gjennomføres mer effektivt.
- reduserte utgifter til forvaltning, drift og vedlikehold av infrastrukturen kan sikres gjennom bruk av langsiktige avtaler og økt bruk av konkurranse jf. forslag til romertallsvedtak om økt fullmaktsramme. Det forutsettes at gevinsten benyttes til å redusere etterslepet i vedlikehold på jernbanen.

- konkurranse om persontogtransporten skal gi reduserte kostnader, også for den trafikken som kjøpes direkte uten konkurranse fra NSB gjennom forhandlinger med Jernbanedirektoratet.
- samling av jernbaneeiendom i Bane NOR Eiendom vil gi en mer effektiv eiendomsforvaltning.

Foreløpige analyser viser at potensialet for effektivisering som følge av jernbanereformen er betydelig over en 20-årsperiode. Realisering av potensialet forutsetter ikke minst innføring av konkurranse om persontogtransporten for alle togstrekninger, at Bane NOR får nødvendig handlingsfrihet for effektiv oppgaveløsning i form av flerårige avtaler fra Jernbanedirektoratet og tilfredsstillende finansiell fleksibilitet, og at styringen av sektoren legges om til styring på effekter og mindre detaljert styring av aktiviteter og innsatsfaktorer.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere orientering om gevinstrealiseringsplanen for jernbanereformen.

Gjennomføring av reformen har kostnader knyttet til etablering av nye selskaper, overføring av ansatte, eiendom og kapital, og kostnader ved mulig overgang til nye pensjonssystemer for NSB og Mantena. Flere aktører i sektoren vil gi økte transaksjonskostnader. Samferdselsdepartementet legger vekt på å begrense kostnadene ved jernbanereformen. Videre legger departementet til grunn at foreløpige beregninger tyder på en betydelig netto innsparing gjennom reformen, gitt forutsetningene beskrevet her.

#### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Hovedmålene i transportpolitikken er bedre framkommelighet for personer og gods, bedre transportsikkerhet, samt bedre klima og miljø. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt opp til en betydelig satsing på jernbane. Noen av de viktigste investeringene er utbygging av dobbeltspor i InterCity-området på Østlandet med dobbeltspor til Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad innen 2024. Follobanen er planlagt tatt i bruk i 2021.

Jernbanen er viktig for transport av pendlere inn og ut av de store byene og for transport av gods over lengre avstander, samt malmtransport, spesielt på Ofotbanen og Dunderlandsbanen/Nordlandsbanen. Jernbanen har de siste årene fått stor offentlig oppmerksomhet og har blitt revitalisert gjennom økt utbygging, investering i nye

tog, omlegging til mer markedsrettede rutemodeller og gjennom reformer av sektoren.

En hovedutfordring er at driftsstabiliteten i trafikkavviklingen på jernbanenettet er sårbar for feil i infrastrukturen. Dette skyldes både høy kapasitetsutnyttelse på en stedvis gammel infrastruktur og mangel på omkjøringsmuligheter. Selv et fåtall driftsbrudd kan gi store utslag. På kort sikt er forebygging og rask retting av feil ved slike drifts-avbrudd viktig. En utfordring på lengre sikt er å øke kapasiteten slik at toget kan ta en større andel av trafikkveksten.

Med innføring av ny grunnrute i Oslo-området har togtettheten og utnyttelsen av infrastrukturkapasiteten økt på flere linjer. Høy frekvens og kapasitetsutnyttelse gjør at driftsforstyrrelser og forsinkelser forplanter seg utover i jernbanenettet. For å gjenopprette punktligheten så raskt som mulig, innstilles flere togavganger helt eller delvis. På denne måten prioriteres punktligheten framfor regularitet. Planlagte saktekjøringer i forbindelse med gjennomføring av investeringsprosjekter, påvirker også måloppnåelsen.

For å øke kapasiteten og forbedre driftsstabiliteten gjennomføres tiltak for bedre *framkommelighet* for persontransport på jernbane. Punktligheten har hovedsakelig vært bedre enn målene på 90 pst. for alle persontog og 95 pst. isolert for Gardermobanen. I rushtidstrafikken og for godstrafikken er derimot punktligheten lavere enn målet.

Driftsavbrudd i togtrafikken påfører kostnader og andre ulemper for togselskapene, togpassasjerene, vareeiere og infrastrukturforvalter. Utfordringer med signal- og sikringsanlegg er den største enkeltårsaken til innstilling av tog.

Klimaendringer med økt omfang av ras og flom som medfører driftsavbrudd, er en utfordring for jernbanen. For å opprettholde og forbedre framkommeligheten må infrastrukturen dimensjoneres for konsekvensene av klimautviklingen. Dette gjelder både utbedring av eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring samt utforming og bygging av ny infrastruktur.

Det er et transportpolitisk mål om nullvekst i persontransport med bil for de ni største byområdene. Veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Utvikling av togtilbudet og investeringer i ny jernbaneinfrastruktur er viktige bidrag for å nå nullvekstmålet.

Det er en ambisjon å overføre mer godstransport fra veg til sjø og bane. Godstransport på jernbane har et konkurransefortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Godstiltak i alle transportkorridorer på jernbanenettet er prio-

ritert i Nasjonal transportplan 2018–2029, der hovedtiltakene er:

- En pålitelig og punktlig jernbane
- Tilgjengelige og effektive terminaler
- Kapasitet og effektivitet i framføringen
- Et utvidet og sammenkoblet nettverk.

Ved å satse på kombitransport, industrigods, skognæringen og internasjonale godsstrømmer legger godsstrategien presentert i Nasjonal transportplan 2018–2029 opp til en bredere satsing enn tidligere. Godstransporten er særlig følsom for større driftsavbrudd i togtrafikken etter flom og ras siden det er få omkjøringsmuligheter.

*Transportsikkerhet*, med en nullvisjon for hardt skadde og drepte, er et overordnet mål for samferdselspolitikken. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporveg og forstadsbane, tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Tilsynet skal være en pådriver for en sikker og hensiktsmessig jernbane, og se til at virksomhet underlagt jernbanelovgivningen utøves på en sikker og hensiktsmessig måte til det beste for miljøet, de reisende, jernbanens personale og publikum i alminnelighet. Tilsynets oppgaver er knyttet til både sikkerhet, samtrafikkevne og markedsovervåkning. Jernbanetilsynet deltar også i utviklingen av felleseuropeiske regler for sikkerhetsstyring, samtrafikk og markedsovervåkning på jernbane.

Pågående reformer i Norge og i Europa for jernbaneaktørene og i jernbanemarkedet vil innebære endringer i bransjene underlagt tilsyn. Samtidig pågår det en harmonisering av regelverk innen jernbane i Europa, og innen jernbane skal det enkelte lands behandling av søknader, tillatelser og klager samordnes. Statens jernbanetilsyns oppgaver og prioriteringer i årene framover må tilpasses disse endringene slik at etaten fortsatt driver et risikobasert tilsyn.

Jernbanesektoren har lave *klimagassutslipp* sammenliknet med andre transportformer. Utslippene fra transportsektoren var om lag 16,4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2016, hvorav utslipp fra jernbane utgjorde 0,05 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Det gjennomføres tiltak for å redusere støy fra jernbanetrafikken. For å redusere tapet av

naturmangfold er god planlegging og valg av trasé avgjørende. I tillegg kan det være nødvendig med avbøtende tiltak.

Arbeidet med Jernbaneverkets effektiviseringsprogram blir videreført av Bane NOR. Effektiviseringsprogrammet og gevinstrealiseringsplanen fra jernbanereformen ligger til grunn for Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester fra foretaket. Departementet arbeider nå med gevinstrealiseringsplanen for jernbanereformen og vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om denne og sammenhengen med effektiviseringsprogrammet.

Omorganiseringen av jernbanesektoren er omfattende og det må påregnes tid før endringene er fullt ut gjennomført, herunder at styringsstrukturen er ferdig utviklet og implementert. De omfattende endringene gir økt risiko for målforskyvninger, uhensiktsmessige incentiver og økt kostnadsnivå i sektoren. Risikoforholdene er kartlagt og følges opp.

Kompetanseutvikling, utdanning, forskning og innovasjon er viktige bidrag for å nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Jernbanedirektoratet vil utvikle en kompetansestrategi i 2018. Direktoratet og Norsk jernbaneskole overvåker kompetansesituasjonen gjennom å innhente informasjon, gjennomføre analyser og utarbeide strategier for å sikre gjennomføringsevnen i sektoren.

#### Resultatrapport 2016

Resultatrapporteringen er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det rapporteres på målene satt i Prop. 1 S (2015–2016). Dette er framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming. Det overordnede målet er å gi jernbanens brukere gode togtilbud i tråd med transportbehovene.

Tabell 4.23 oppsummerer Jernbaneverkets måloppnåelse i 2016. Mål 2017 og mål 2023 er med som referanse for hhv. siste år i første fireårsperiode og siste år i Nasjonal transportplan 2014–2023. Omtalene av de enkelte områdene er supplert med resultater for NSB AS der disse er relevante.

Tabell 4.23 Jernbaneverket – mål og resultater 2016

Parameter	Mål 2016	Res. 2016	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>				
Maksimalt antall drepte siste 5 år	21	14	20	15
Maksimalt antall personskader, hardt skadd, siste 5 år	16	16	16	12
Maksimalt antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», siste 5 år	106	131	101	76
<i>Driftsstabilitet</i>				
Oppetid i pst.	99,1	99,1	99,3	99,3
Regularitet i pst.	98,5	95,3	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse	75	74	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	62	57	65	70
<i>Økonomi</i>				
Fornyingsgrad <sup>1</sup>	100	103	100	100

<sup>1</sup> Årlig fornying i pst. av årlig gjennomsnitt i Nasjonal transportplan 2014–2023. I pst. av årlig gjennomsnitt for perioden 2014–2017 er fornyingsgraden i 2016 om lag 135 pst.

Antallet dødsfall og alvorlige personskader ligger stabilt på et relativt lavt nivå, selv om trafikken på jernbanenettet øker. I 2016 omkom tre personer i forbindelse med togframføring og skifting. Med dette er totalt 14 personer drept i forbindelse med togframføringen de siste fem årene. Reduksjonen i antall omkomne i forbindelse med togframføring de siste fem årene er høyere enn målene i Nasjonal transportplan 2014–2023.

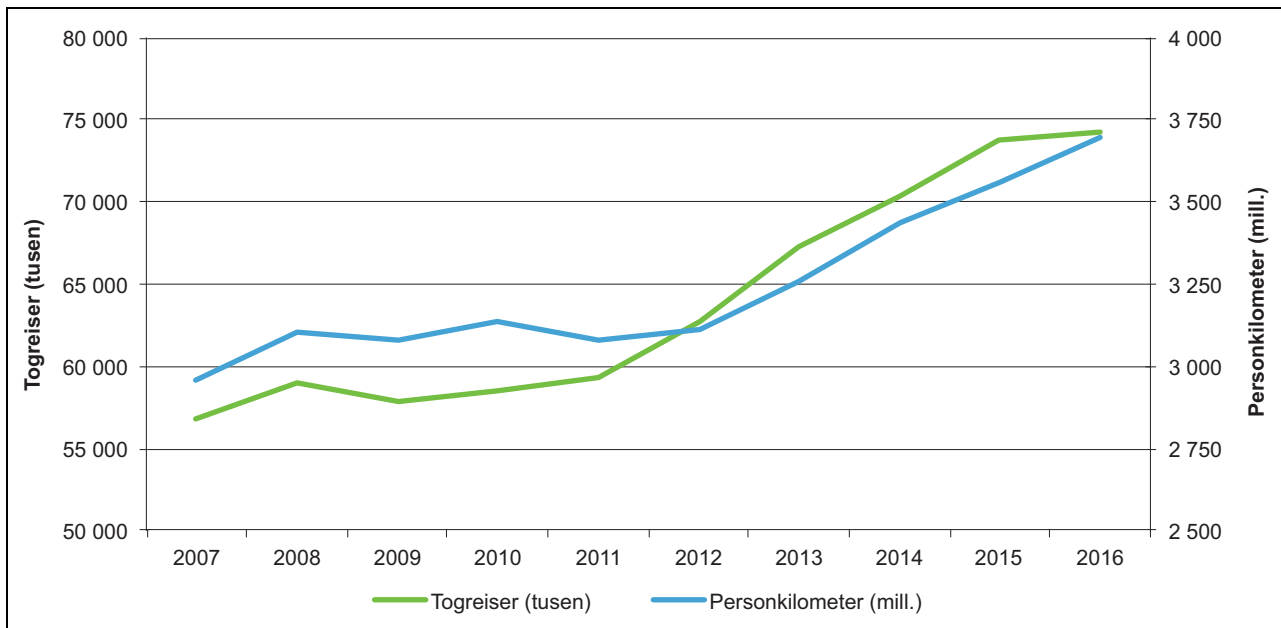
Punktligheten for alle persontog var 91 pst. i 2016. Målet på 90 pst. ble dermed nådd for femte året på rad. Regulariteten ble 95,3 pst. i 2016, som er lavere enn målet på 98,5 pst. Hovedårsaken til at målet ikke ble nådd, var streiken høsten 2016, og som medførte 8 335 innstillinger. Antall innstillinger som Jernbaneverket har forårsaket og utenforliggende forhold var til sammen på 6 968, som er 5 pst. lavere enn i 2015.

Kundetilfredsheten har holdt seg på et høyt nivå. I NSBs kundeundersøkelse høsten 2016 oppnådde Jernbaneverket et resultat på 74 av 100 poeng. Dette er på samme nivå som i 2014 og vurderes som tilfredsstillende.

#### Trafikkutvikling – persontog

Figur 4.4 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2007–2016, målt i transportvolum (antall togreiser) og transportarbeid (antall personkilometer). I løpet av denne tiårsperioden har transportvolumet økt med 30,8 pst., mens transportarbeidet har økt med 24,9 pst. Det er grunn til å tro at trafikkutviklingen i 2016 er noe lavere på grunn av streiken høsten 2016 som varte i fem uker. I 2016 var det til sammen 74,3 mill. togpassasjerer på det norske jernbanenettet. 78 pst. av disse reiste med lokaltog, som tilsvarer 44,6 pst. av transportarbeidet. Passasjerer med tog på mellomdistanse og Flytoget sto for 27,2 pst. av reisene, og 34,6 pst. av transportarbeidet. Langdistanse og grensekryssende togtrafikk hadde til sammen 5,4 pst. av passasjerene og 31,8 pst. av transportarbeidet. Tabell 4.24 viser fordelingen i persontrafikken på jernbane i 2016 på de ulike toggruppene.





Figur 4.4 Persontrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 4.24 Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2016

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		Km pr. reise
	Togreiser (tusen)	Andel i pst.	Personkm (mill.)	Andel i pst.	
Lokaltog Oslo	43 365	58,4	1 038	28,1	24
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	6 706	9,0	205	5,5	31
Flytoget	6 449	8,7	337	9,1	52
Mellomdistanse <sup>1</sup>	13 715	18,5	942	25,5	69
Langdistanse og nattog <sup>2</sup>	3 520	4,7	1 122	30,4	319
Grensekryssende tog	539	0,7	51	1,4	95
<b>Sum alle togtyper</b>	<b>74 294</b>	<b>100,0</b>	<b>3 695</b>	<b>100,0</b>	<b>50</b>

<sup>1</sup> Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog<sup>2</sup> Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

Kilde: Statistisk sentralbyrå

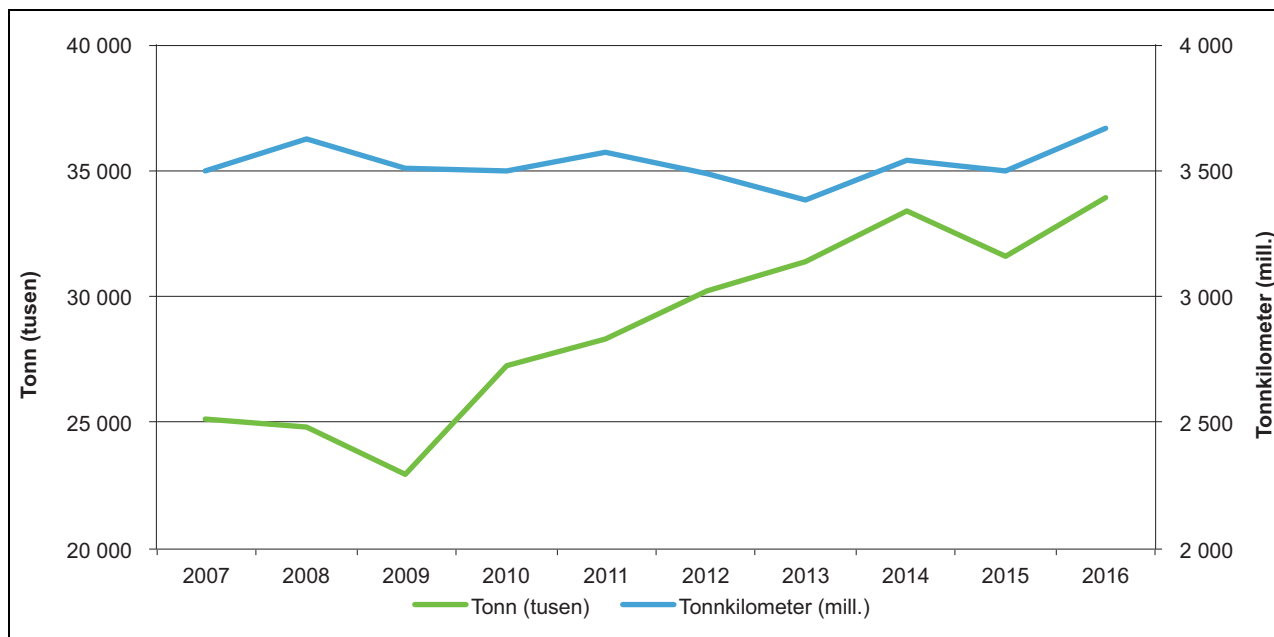
En viktig faktor i trafikkutviklingen for persontransport med jernbane er tilbudet av setekapasitet på togene. Samferdselsdepartementet har i trafikkavtalen med NSB AS satt som krav at NSB i avtaleperioden 2012–2017 skal opprettholde eller øke den totale setekapasiteten sammenliknet med kapasiteten ved inngangen til perioden. Kravene er ytterligere konkretisert for nærtrafikk og InterCity-trafikk inn og ut av Oslo i rushtid.

I 2016 leverte NSB AS gjennomgående mer setekapasitet på Østlandet enn fastsatt krav, både

på dagtid og i morgen- og ettermiddagsrushet. I 2016 leverte NSB 14 pst. mer setekapasitet enn fastsatt krav for IC-tog.

#### Trafikkutvikling – godstog

Figur 4.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2007–2016, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I løpet av tiårsperioden har transportmengden økt med 35,1 pst., mens transportarbei-



Figur 4.5 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

det har økt med 4,8 pst. Fra 2015 til 2016 økte transportmengden og -arbeidet med henholdsvis 7,6 pst. og 4,9 pst. Det er grunn til å tro at trafikktviklingen i 2016 ble noe lavere på grunn av streiken høsten 2016 som varte i fem uker.

*Innenlandsk intermodal transport*, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler (bil, tog, båt), utgjorde omtrent 4,7 millioner tonn i 2016. Intermodal transport går typisk over lange avstander, og utgjorde 59 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2016. 96,5 pst. av de intermodale tonnkilometerne var i 2016 frakt av gods innenlands. Den gjennomsnittlige lengden for de innenlandske intermodale transportene økte fra 503 km i 2015, til 532 km i 2016.

#### *Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid*

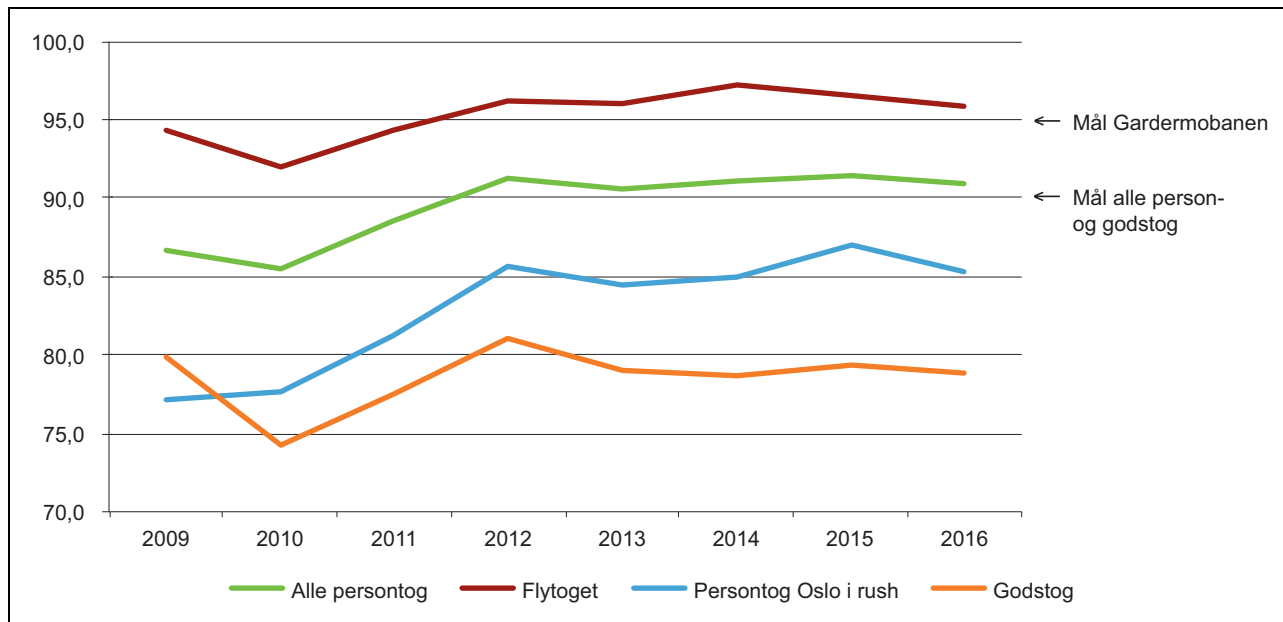
Jernbaneverket hadde et overordnet ansvar for at den samlede trafikkkavviklingen kunne gjennomføres som planlagt. Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Etter en betydelig innsats med fornying av infrastrukturen, særlig i Oslo-området, har det siden høsten 2011 vært en positiv utvikling i driftsstabiliteten, jf. figur 4.6. Jernbaneverkets resultater for driftsstabiliteten i 2016 var gode, men noe svakere enn i 2015. Resultatnedgangen skyldes i stor grad kuldeproblemer i januar og konsekvenser av streiken høsten 2016.

*Punktligheten* beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer fra ruten enn 3:59 minutter for lokaltog, Flytoget og Inter-City-tog, og ikke mer enn 5:59 minutter for øvrige tog. Målet for punktlighet er 90 pst. for alle person- og godstog, utenom for Gardermobanen der målet er 95 pst.

Punktligheten for alle persontog ble 91 pst. i 2016, og målet ble dermed nådd for femte år på rad. Resultatet er imidlertid noe lavere enn i 2015, og den viktigste årsaken er knyttet til kuldeproblemer i januar. Kulde førte til flere sporvekselseil og to skinnebrudd, som bidro til at punktligheten i januar kun ble 87 pst.

Med Flytogets punktlighet på 95,8 pst. ble målet om 95 pst. punktlighet på Gardermobanen oppfylt. For persontog i rushtrafikken i Oslo-området var det en liten nedgang til punktlighet på 85,3 pst., mens punktligheten for persontog i rushtrafikken rundt de øvrige store byene ble forbedret til 89,6 pst. Bakgrunnen for nedgangen i Oslo-området skyldes flere store hendelser i januar 2016.

Punktligheten for godstog gikk noe ned til 78,8 pst. i 2016. I februar til desember var det en samlet punktlighet på 80,1 pst., mens punktligheten i januar på 64,4 pst. I tillegg var januar den måneden i 2016 da det ble registrert flest forsinkelsestimer som skyldes feil på kjøretøy og forsinkelse fra utlandet.



Figur 4.6 Utvikling i punktlighet for person- og godstog

Kilde: Jernbaneverket/Jernbanedirektoratet

Den viktigste driveren bak punktlighetstallene er stabilitet i infrastrukturen, kvaliteten på ruteplanen, effektiv styring/håndtering av trafikkavvik, samt driftsstabile tog. Gjennom året bidro bedre oppetid til å opprettholde en god punktlighet, selv med økende trafikkmengde.

*Regularitet* er andelen tog som kjøres i henhold til ruteplan. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 er minst 99,2 pst. Resultatet i 2016 ble 95,3 pst. som er lavere enn målet på 98,5 pst. Totalt ble 17 925 tog helt eller delvis innstilt. Dette var 11 785 flere innstillinger enn målet på 6 050, og dobbelt så mange som i 2015. Det var 10 957 innstillinger i 2016 med årsak hos togselskapene, som er en økning på 9 324 fra 2015. Streiken høsten 2016 medførte 8 335 innstillinger. Utenom denne perioden var antall innstillinger med årsak hos togselskapene 2 622, som er om lag 1 000 flere enn i 2015. De to viktigste årsakene til dette var feil på materiell og mangel på togpersonell, dvs. enten lokomotivfører og/eller konduktør.

Jernbaneverket og utenforliggende forhold var årsak til 6 968 innstillinger i 2016, som er 5 pst. lavere enn i 2015. De to viktigste årsakene var feil på togmateriell og manglende personell. Det ble registrert vesentlig færre innstillinger som følge av ytre forhold enn i 2015, som var preget av værmessige utfordringer. Samtidig var det en økning i antall innstillinger som følge av feil på elkraft/kontaktledningsanlegg, tele-/transmisjonsanlegg

og sikringsanlegg. Bl.a. medførte problemer med strømtilførselen mellom Oslo S og Asker over 400 innstillinger i august 2016.

*Oppetiden* i 2016 ble 99,1 pst., og målet ble dermed oppnådd. Det ble registrert 8 549 forsinkelsestimer, som er drøyt 3 pst. flere enn i 2015. Når oppetiden i 2016 likevel er 0,2 prosentpoeng bedre enn i 2015, skyldes det at togtrafikken har økt relativt mer enn forsinkelsestimerne i samme periode. De fleste forsinkelsestimerne er registrert på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Drammenbanen, Ofotbanen, Østfoldbanen og strekningen Oslo S–Skøyen. Store deler av forsinkelsene skyldtes skinnibrudd på flere strekninger i begynnelsen av året, saktekjøringer og glatte skinner, samt sol-slyng og fare for sol-slyng på sommeren. Forsinkelsestimer som følge av værforhold er betydelig redusert sammenliknet med tidligere år. Reduksjonen skyldes bl.a. at det de siste årene er gjennomført tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust mot dårlige værforhold.

#### Kundetilfredshet – passasjerer

Samferdselsdepartementet har overfor NSB AS og Jernbaneverket satt krav til togpassasjerenes tilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet. Kundetilfredsheten samvarierer sterkt med driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere aktiviteter rettet

mot å bedre punktligheten, regulariteten og oppe-tiden.

Togpassasjerenes tilfredshet med Jernbane-verket måles i NSBs halvårslige undersøkelser. I undersøkelsen gjennomført høsten 2016 fikk eta-ten en samlet score på 74 av 100 poeng, som er ett poeng under målet for 2016, og på samme nivå som i høstundersøkelsen fra 2015. Figur 4.7 viser utviklingen i punktlighet sammen med kundetilfredshet.

Flytoget AS gjennomførte egne målinger av kundetilfredsheten og oppnådde i 2016 et resultat på 96,8 pst. Selskapet har hatt høy og stabil kundetilfredshet over flere år. NSB Gjøvikbanen AS, som inngår i NSB AS sine undersøkelser, oppnådde 74 av 100 poeng i 2016. Dette er NSB Gjøvikbanen AS sitt beste resultat hittil.

Kundetilfredshetsundersøkelsen til NSB AS høsten 2016 ga selskapet en kundetilfredshetsin-deks (KTI) på 73,5 av 100 poeng, som var en for-bedring på 0,5 poeng sammenliknet med 2015. Resultatet er det høyeste som er målt, og godt over minstekravet på 65 poeng i trafikkavtalen mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet.

De reisende er særlig godt tilfreds med stasjo-nenes servicetilbud, informasjon (i normalsitua-sjoner) og tilstand for øvrig, med resultater for disse faktorene på 82–86 av 100 poeng for hhv. lokal- og regiontogtrafikken. For å bedre informa-sjonen til de reisende ytterligere har Jernbane-verket gjennomført flere tiltak, som bl.a. nytt automa-tisk system for kunde- og trafikkinformasjon som

skal gi rask, riktig og oppdatert sanntidsinforma-sjon likt i alle kanaler. Det omfatter også nytt kun-deinformasjonsutstyr, ny grafisk utforming av informasjonssystemer på stasjonene og nye ruti-ner for kundeføring ved avvikssituasjoner.

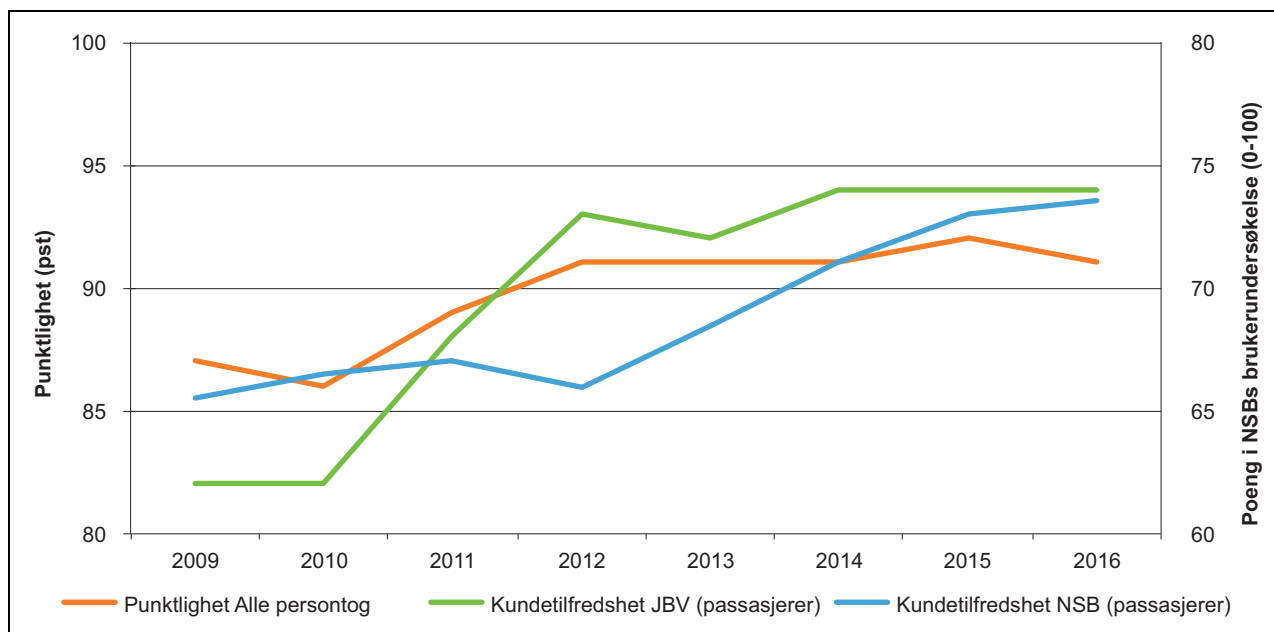
Jernbaneverket gjennomførte høsten 2015 en kartlegging av kundenes informasjonsbehov, med hovedvekt på det som skjer på stasjonene. Med bakgrunn i dette iverksatte etaten i 2016 flere til-tak, bl.a. innføring av tjenesten «Togkart». Denne viser togene i bevegelse på kart, med oppdatert sanntidsinformasjon og bedre koordinering av kundeinformasjon ved totalbrudd og planlagte arbeider på infrastrukturen.

#### Kundetilfredshet – togselskapene

Togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket ble målt i etatens egen årlige brukerundersø-kelse. I 2016 oppnådde Jernbaneverket 57 av 100 poeng, som er under målet for året på 62 poeng, men en forbedring fra 54 poeng i 2015.

#### Sikkerhet

Det er trygt å kjøre tog i Norge. Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de beste i Europa. Ulykkesrisikoen er på et stabilt lavt nivå, selv om trafikken øker. Personer som oppholder seg i sporet og på planoverganger utgjør i tillegg til ras/skred den største risikoen for jernbane-ulykker.



Figur 4.7 Punktlighet og kundetilfredshet

Kilde: Jernbaneverket og kundeundersøkelser utført av NSB AS

Å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Identifisering og håndtering av nye risikoforhold, f.eks. knyttet til klimapåvirkning, er en viktig del av dette.

I 2016 omkom tre personer i forbindelse med togframføring og skifting. Totalt har 14 personer omkommet i forbindelse med togframføringen de siste fem årene, som er lavere enn måltallet på maksimalt 21. Selv om hvert dødsfall er ett for mye, viser dette at det forebyggende arbeidet har hatt effekt.

Ingen personer ble hardt skadd i forbindelse med togframføring eller skifting i 2016. De siste fem årene har 16 personer blitt hardt skadd, som er innenfor måltallet på maksimalt 16.

I 2016 ble 18 hendelser klassifisert som «jernbaneulykker», noe som er 4 færre enn i 2015. De siste fem årene har det vært 131 jernbaneulykker, mens målet var mindre enn 106.

Statens jernbanetilsyn førte tilsyn og kontroll med i underkant av 40 jernbanevirksomheter i 2016. De fleste virksomhetene hadde i store trekk tilfredsstillende sikkerhetsstyring, selv om det er avvik fra regelverket i nesten alle tilsyn. Tilsynet hadde i 2016 stor oppmerksomhet på Jernbaneverkets arbeid med sikkerhet og beredskap og det ble gjort forbedringer på området.

Jernbaneverket har arbeidet for å redusere risikoen for uønskede hendelser så mye som mulig. Sikkerheten i togframføringen ble ivaretatt bl.a. gjennom å opprettholde kompetanse på, innhold i og etterlevelse av regelverk og rutiner. I det løpende vedlikeholdet av infrastrukturen er kravene til sikkerhet prioritert. Jernbaneverket har også gjennomført investeringstiltak særlig rettet mot sikkerhet gjennom programområdet «Sikkerhet og miljø», som inkluderer tiltak for rassikring og sikring/sanering av planoverganger.

### *Miljø og klima*

Bane NOR viderefører Jernbaneverkets arbeid innen miljø og klima. Jernbanen har lite arealbehov og klimagassutslipp pr. transportert enhet sammenliknet med andre motoriserte transportformer. Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimagassutslippene er derfor å overføre person- og godstransport fra veg og fly til elektrisk jernbane. Transportetatene samarbeider om å dokumentere slike overføringseffekter.

Det arbeides med å redusere utslippene fra bygging og drift av jernbanen. Flere prosjekter har klimabudsjett for utbygging, som bl.a. prosjektene dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad og

fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgstet–Hønefoss. Follobanen var pilot i arbeidet med klimagassbudsjett- og regnskap, og det pågår arbeider med å samle inn nødvendig informasjon for å lage et klimaregnskap.

Mer enn 80 pst. av togtrafikken i Norge skjer med elektriske tog. Med økt togtrafikk øker sektorens totale utslipp. For å hindre eller redusere utslippsvekst satses det på energieffektivisering. Jernbaneverket har lagt til rette for en mer energieffektiv togframføring gjennom energiavregnings-systemet Erex. Dette arbeidet videreføres av Bane NOR.

Jernbaneverket hadde i 2016 et eget forbruk på om lag 113,6 GWh elektrisitet til drift og vedlikehold av infrastruktur og eiendom. I 2016 ble det forbrukt om lag 536 GWh elektrisitet til togframføring og oppvarming av tog. Forbruket av diesel til togframføring var om lag 167 GWh. Jernbaneverket hadde som mål å redusere energiforbruket med 8,7 GWh i løpet av perioden 2014–2017. I henhold til handlingsplan for energieffektivisering ble det gjennomført en rekke tiltak, og i 2016 ble det spart 3,4 GWh. Jernbaneverket anskaffet i 2016 energioppfølgingssystemet EOS, som bidrar til bedre styring og reduksjon i elforbruk for drift og vedlikehold av infrastrukturen og dermed indirekte til reduserte klimagassutslipp. Energiforbruk fra fyringsolje til oppvarming var 1,9 GWh i 2016. Av Jernbaneverkets opprinnelige 20 oljefyrer var halvparten utfaset ved utgangen av 2016, og de resterende er planlagt utfaset i 2017. Energiforbruket til Jernbaneverkets anleggsmaskiner i drift og vedlikehold var på 17,1 GWh. Drivstofforbruket til tjenestebiler var på 14,5 GWh.

Det arbeides med å redusere støyplager. Utkast til støyhandlingsplan ble sendt på høring i slutten av 2016. Jernbanen har nådd det nasjonale målet for støy, og har få overskridelser av forskriftskrav. Av totalt seks boliger utsatt for støy over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften, ble de fem som ønsket tiltak ferdig støyisolert i 2016. Skinnesliping er et tiltak som i utgangspunktet prioriteres av hensyn til vedlikeholdet av infrastrukturen og togframføringen, men som også bidrar til å redusere støynivået. Dette er særlig viktig i tett befolkede områder. I 2016 ble skinnesliping utført på om lag 800 km spor (hvorav om lag 300 km i Oslo-området) og på 180 sporveksler. Det ble også gjort forsøk med skinnesmøring for å avhjelpe kurveskrik, en høyfrekvent lyd som kan oppstå når et tog kjører i en krapp kurve.

Dyrepåkjørsler er både et dyrevelferdsproblem og et problem for reindrift, landbruksnæringen og togtrafikken. I 2016 ble det registrert 2 016

påkjørte dyr, som er flere enn målet på maksimalt 1 400 i Jernbaneverkets handlingsplan mot dyrepåkjørsler, men omtrent på nivå med gjennomsnittet for de siste ti årene. Risikoen for dyrepåkjørsler påvirkes av en rekke faktorer som vær- og snøforhold og vinterlengde, bestandstetthet, sidetereng og vegetasjon. Bane NOR viderefører Jernbaneverkets arbeid med å finne gode løsninger for å redusere dyrepåkjørsler, og vurderer tiltak i samråd med næringen. I 2016 ble det gjennomført forebyggende tiltak i henhold til handlingsplan mot dyrepåkjørsler. Vegetasjonsrydding har god effekt for å redusere antallet påkjørte elg, som utgjør over en tredjedel av alle påkjørslene. I tillegg blir det gitt tilskudd til føring av dyr, og til bygging og vedlikehold av gjerder. Bane NOR viderefører Jernbaneverkets deltakelse i samarbeidsforum med reinbeitedistriktene, der det er etablert en rutine for erstatning til dyreeiere. Det samarbeides også lokalt om tiltak. I 2016 bestilte Jernbaneverket et forskningsprosjekt om tamreinpåkjørsler og hvilke tiltak som kan være aktuelle for å redusere omfanget.

Det er ikke registrert noen prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljøet i 2016. Jernbaneverket fortsatte arbeidet med å redusere den negative påvirkningen fra utbygging, drift og vedlikehold. De største konfliktene mellom naturmangfold og jernbanen er knyttet til bruk av sprøytemidler. Gjennom vedlikeholdsplaner for vegetasjonskontroll langs sporet er dette tatt hensyn til.

I en tidligfase av prosjekter er kartlegging av naturmangfold, svartelistede arter og vannforekomster, og utarbeidelse av miljøoppfølgingsplaner for prosjekter viktige tiltak. I avslutningsfasen av prosjekter ble det i 2016 gjennomført tilbakeføring av arealer, deponier og riggområder, disponering av jordmasser med svartelistede arter, vannkvalitetsovervåking i bekker og elver, samt revegetering og restaurering av bekkeløp. Det ble i 2016 gjennomført tiltak for å bekjempe den svartelistede arten kjempespringfrø på Røros- og Solørbanen.

I desember 2016 ble kartleggingen av forurenset grunn på Jernbaneverkets eiendommer avsluttet. Denne viser at det må ryddes opp på 48 steder. Bane NOR vil utarbeide en handlingsplan, som drøftes med Miljødirektoratet.

I 2016 har Jernbaneverket vurdert økologisk kompensasjon i tre prosjekter som er under planlegging. For prosjektet dobbeltspor Trondheim–Stjørdal er det valgt et traséalternativ som minimerer behovet for kompensasjon. Det arbeides med plan for kompenserende tiltak for prosjektet

dobbeltspor Sørli–Brumunddal. Trasévalg over Åkersvika er ikke avklart, og omfang av kompensasjon er ikke definert. For prosjektet Ringeriksbanen ble det i 2016 vurdert og identifisert mulige kompensasjonsarealer, og resultatene ble lagt fram i en egen rapport i desember 2016.

Det har ikke vært noen inngrep i kulturminner i 2016. Arbeidet med å merke fredede og vernede objekter ble videreført. Det ble bl.a. gjennomført omfattende registrering av objekter langs Gamle Vossebanen som i 2016 ble fredet av Riksantikvaren.

Det ble registret inngrep i totalt 15,5 dekar dyrket jord i 2016. Av dette er 4,2 tilknyttet Trønderbanen og 6,3 er tilknyttet Røros- og Solørbanen. Inngrepene ble gjort i forbindelse med tiltak på planovergang og tilhørende utbygging av veg. De gjenstående 5 dekar omfatter omgjøring av dyrket jord til parkering i tilknytning til prosjektet Hell–Værnes.

#### *Universell utforming*

Det er definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «Universell utforming» og «Tilgjengelig». «Universell utforming» oppfyller kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på vegen 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 å oppgradere 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 336 stasjoner på jernbanenettet, hvorav 23 stasjoner oppfyller kravene til universell utforming, mens 98 stasjoner vurderes som tilgjengelige. Alle stasjonene på jernbanenettet oppfyller kravene til et universelt utformet informasjonssystem. Assistansetjeneste tilbys i dag på åtte stasjoner. Disse stasjonene er Oslo S, Oslo lufthavn, Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Drammen, Asker og Sandvika.

Arbeid med å fjerne mindre hindringer på stasjoner ble gjennomført på 32 stasjoner i 2016, slik at totalt 234 stasjoner nå er fri for mindre hind-

ringer. Eksempler på slike tiltak er kontrastmerking på trappeneser og gjennomsiktede flater, justering av dørtrykk og montering av automatiske

døråpnere. Alle universelt utformede stasjoner er fri for mindre hindringer.

### Nærmere om budsjettforslaget

#### Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	28 648	370 879	458 200
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>		199 343	203 700
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>		3 390 500	3 484 100
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>		7 121 899	7 792 700
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>		1 697 000	2 137 800
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 741</i>		2 467 300	8 896 200
75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres<sup>2</sup></i>		66 600	
76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post, 71, post 72, post 73 og post 753</i>		4 406 300	
	Sum kap. 1352	28 648	19 719 821	22 972 700

<sup>1</sup> I Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) ble 6 416 mill. kr omdisponert fra kap. 1352, post 73 til kap. 1356, post 76 Kapitalinnskudd. Dette er ført tilbake til kap. 1352, post 73 i 2018-budsjettet.

<sup>2</sup> Post 75 utgår fra og med 2018. Tiltakene som inngår i posten er fullfinansierte med saldert budsjett 2017, og ev. behov for etterarbeider i 2018 blir dekket av overføringer av ubrukte bevilgninger fra 2017 til 2018.

<sup>3</sup> Post 76 utgår fra og med 2018. Det er nå avklart at statens kjøp av infrastrukturtenester på postene 71, 72, 73 og 75 ikke er merverdiavgiftspliktig.

Jernbanedirektoratet ble opprettet ved delingen av Jernbaneverket i et direktorat og et foretak, og har vært i ordinær drift siden 1. januar 2017.

Det foreslås bevilget 22 972,7 mill. kr til kap. 1352 Jernbanedirektoratet i 2018. Etter budsjettekniske endringer i 2017 og 2018 er budsjettforslaget for 2018 om lag 1 130 mill. kr, eller 5,2 pst., høyere enn saldert budsjett 2017. Økningen omfatter:

- innfasing av 14 nye togsett på Gjøvikbanen og Vossebanen i 2018
- økt aktivitet for å sikre rasjonell framdrift i ERTMS-prosjektet

- økt aktivitet innenfor planleggingen av nye investeringsprosjekter, særlig InterCity (IC)-strekninger med mål om ferdigstilling innen 2024–2026, og planleggingen av Ringeriksbanen.

Det høye bevilgningsnivået til investeringer videreføres i 2018, for å gi rasjonell gjennomføring av de store investeringsprosjektene, samt utbygging av en rekke mindre programområdetiltak. Innenfor rammen er det bl.a. satt av midler til ev. oppstart på IC-prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset på Dovrebanen, og Sandbukta–Moss–Såstad på

Østfoldbanen. Samferdselsdepartementet kommer på egnet tidspunkt tilbake til Stortinget med forslag om oppstart og kostnadsrammer for disse prosjektene. Oppstart igangsettes etter at kostnadsramme er fastsatt. Samferdselsdepartementet vil fremme forslag om kostnadsramme til Stortinget etter at gjennomførte KS2-er er nærmere vurdert.

Etter vurdering fra Sentralskattekontoret for storbedrifter er det avklart at statens kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR SF, jf. postene 71, 72, 73 og 75, ikke er merverdiavgiftspliktig, og post 76 utgår derfor fra og med 2018. I Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) ble det foreslått å omdisponere 6 416 mill. kr fra kap. 1352, post 73 til kap. 1356, post 76 Kapitalinnskudd. Dette er ført tilbake til kap. 1352, post 73 i budsjettet for 2018.

Jernbanedirektoratet forvalter statens tilskudd til reiseplanlegger og elektronisk billettering, jf. kap. 1330, post 76.

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

I Meld. St. 33 (2016–2017) tok regjeringen sikte på at det skal være en gradvis innfasing av ressursene til transportinfrastruktur i planen, og at ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. I tabell 4.25 som viser status for oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023, er det brukt gjennomsnittlig ramme for første del av planperioden som referanse.

Tabell 4.25 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

Kap. Post		Mill. 2018-kr		
		Saldert budsjett 2017 <sup>1</sup>	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018
1352	Jernbanedirektoratet			
01	Driftsutgifter	378,3	378,3	458,2
21	Utredninger	204,7	204,7	203,7
71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold	7 314,2	9 085,9	7 792,7
72	Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer	1 742,8	1 317,6	2 137,8
73	Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer	9 123,2	13 455,8	8 896,2
	Sum NTP-formål på kap. 1352	18 763,2	24 442,3	19 488,6

<sup>1</sup> I Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) ble 6 416 mill. kr omdisponert fra kap. 1352, post 73 til kap. 1356, post 76 Kapitalinnskudd, som er ført tilbake til kap. 1352, post 73 i 2018-budsjettet. Saldert budsjett 2017 er uten denne omdisponeringen.

For Jernbanedirektoratet er oppfølgingen etter første år av seksårsperioden 13,3 pst. Med gradvis opptrapping vil budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (en sjettedel eller 16,7 pst. av planrammen) det første året. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

#### Mål og prioriteringer 2018

Prioriteringen i budsjettforslaget tar utgangspunkt i at 2018 er det første året i Nasjonal transportplan 2018–2029. I Nasjonal transportplan ble det lagt fram en revidert målstruktur for transportsektoren og jernbanen. Det overordnede

målet er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til en omstilling til lavutslippssamfunnet. Hovedmålene i transportpolitikken er bedre framkommelighet, reduserte transportulykker i tråd med nullvisjonen og reduserte klimagassutslipp. Under hvert av hovedmålene er det flere etappemål med indikatorer. Prioriteringene i budsjettforslaget er basert på den nye målstrukturen.

Målet med bevilgningene til drift og vedlikehold (post 71) er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen. Regjeringen viderefører satsingen på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse slik at opptid og regularitet som et mini-



mum kan opprettholdes på nivå med resultatene i 2016, men med mål om høyere måloppnåelse, jf. tabell 4.26. Målene med bevilgningene til planlegging (post 72) er å gjennomføre planlegging av de investeringene (prosjektene og områdene) som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029. Målene med bevilgningene til investeringer (post 73) er å gjennomføre utbyggingen av jernbanenetten innen kostnadsrammene for å bygge opp om hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I budsjettforslaget er det prioritert rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet, innfasing av

nye tog til Gjøvik- og Vossebanen, et høyt aktivitetsnivå til planlegging av nye investeringer i jernbaneinfrastrukturen, og rasjonell gjennomføring av pågående jernbaneprosjekter og ev. oppstart av IC-prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset på Dovrebanen og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen.

Tabell 4.26 gir en oversikt over de store pågående prosjektene, med første framlegg av kostnadsrammer, opprinnelige kostnadsrammer, prosjektoppstart, når de er planlagt tatt i bruk og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 4.26 Pågående store jernbaneprosjekter

Strekning Prosjekt	Først behandlet <sup>1</sup>	Opprinnelig kostnadsramme	Oppstart	(i mill. 2018-kr)	
				Planlagt tatt i bruk	Gjeldende kostnadsramme
<i>Vestfoldbanen</i>					
Holm–Holmestrand–Nykirke	Prop. 1 S (2009–2010)	6 590	2010	2016	6 645
Farriseidet–Porsgrunn <i>Nytt forslag i 2018</i>	Prop. 1 S (2011–2012)	7 176	2012	2018	7 559
<i>Dovrebanen</i>					
Langset–Kleverud	Prop. 13 S (2011–2012)	5 357	2012	2015/2018	5 357
<i>Vossebanen</i>					
Arna–Fløen Ny ramme i Prop 131 S (2016–2017)	Prop. 1 S (2013–2014)	3 370	2014	2020/2021	4 597
<i>Follobanen</i>					
Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	Prop. 97 S (2013–2014)	27 876	2014	2021	27 876
ERTMS-prosjektet (post 71)	Prop. 126 S (2015–2016)	28 059	2016	2032	28 059

Tabell 4.27 viser målstrukturen for Jernbanedirektoratet for årene 2018 og 2023, basert på Nasjo-

nal transportplan 2018–2029. Målene for 2017 er tatt med som referanse.

Tabell 4.27 Jernbanedirektoratet – mål 2018–2023

Parameter	Mål 2017	Mål 2018	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>			
Maksimalt antall drepte siste 5 år	20	19	15
Maksimalt antall personskader (hardt skadd) siste 5 år	16	15	12
Maksimalt antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker»	102	98	77
<i>Driftsstabilitet</i>			
Oppetid i pst.	99,3	99,3	99,3
Regularitet i pst. <sup>1</sup>	99,2	99,2	99,3
Punktlighet i pst.	90	90	90
Punktlighet Gardermobanen i pst.	95	95	95
<i>Kundetilfredshet</i>			
Resultat i NSBs kundeundersøkelse i poeng	75	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene i poeng	65	65	70

<sup>1</sup> Jernbaneverket har ikke nådd regularitetsmålet de siste årene fordi delinnstillinger i tett trafikkerte områder har blitt benyttet for å få trafikken i rute igjen. Dette er en praksis også Samferdselsdepartementet har vært enig i, og tillatt i trafikkavtalen med NSB siden konsekvensene anses mindre for de reisende ved å tillate enkelte delinnstillinger enn ved å få store punktlighetsforstyrrelser. Samferdselsdepartementet vil i forkant av 2019-budsjettet ha en større gjennomgang av både mål og sanksjonsmekanismer.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 458,2 mill. kr til Jernbanedirektoratets driftsutgifter, herunder Norsk jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum. Jernbanedirektoratets driftsutgifter er økt med 84 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2017. Dette skyldes utgifter til Norsk jernbaneskole som det i 2017-budsjettet ikke var tatt hensyn til ved delingen av Jernbaneverket.

Direktoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives effektivt, sikkert og miljøvennlig, til beste for samfunnet, passasjerene og vareiere. Direktoratets drift omfatter utgifter til:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet
- kjøp av persontransporttjenester med tog
- forvaltning av følgende kjøp fra Bane NOR:
  - drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen
  - planlegging av investeringer i ny jernbaneinfrastruktur
  - utbygging av ny jernbaneinfrastruktur
- forvaltning av statlige støtteordninger for hhv. ERTMS-ombordutstyr i tog til eiere av togmateriell og støtteordning for sidespor mv.

Jernbanedirektoratet anslår at det vil ha 246 årsverk når etaten ventes å være i normal drift fra

2018, hvorav om lag 60 årsverk på Norsk jernbaneskole og om lag 20 årsverk på Norsk jernbanemuseum.

#### *Norsk jernbaneskole*

Det settes av 190 mill. kr til drift av Norsk jernbaneskole. Budsjetterte utgifter til jernbaneskolen er økt med om lag 84 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2017. Økningen er fordelt med 20 mill. kr i husleie til Bane NOR SF og om lag 64 mill. kr knyttet til økte inntekter fra kursvirksomheten, se egen omtale av kap. 4352, post 01.

Norsk jernbaneskole er en offentlig fagskole for utdanning av lokomotivførere, trafikkstyrere og togledere, samt kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene. Skolen er et bransjenøytralt, jernbanefaglig kompetansesenter og bidrar til nødvendig kontinuitet og kapasitet innenfor jernbanefagene. Undervisningen av jernbanefag finansieres gjennom kursavgifter.

#### *Norsk jernbanemuseum*

Det foreslås 25 mill. kr til drift av Norsk jernbanemuseum. Dette omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet.

Norsk jernbanemuseum har siden 1896 dokumentert jernbanens historie i Norge og dens rolle 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. Jernbanemuseets inntekter føres på kap. 4352 Jernbanedirektoratet.

### **Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger**

Det foreslås bevilget 204 mill. kr til planer og utredninger. Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase, dvs. fram til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), før beslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Det omfatter også oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 med tilhørende utredningsoppgaver. Jernbanedirektoratet kjøper enkelte tjenester fra Bane NOR ved utarbeidelse av hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid.

Utgifter til reguleringsplaner og detaljplaner for vedtatte prosjekter, bl.a. utrednings- og planarbeid for InterCity-prosjekter, inkl. Ringeriksbanen, budsjetteres på post 72.

De største utredningsoppgavene i 2018 er knyttet til utredningsoppgaver som oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 og grunnlag for neste rullering av Nasjonal transportplan. De viktigste planoppgavene (kommunedelplaner m.m.) omfatter mindre investeringer for å kunne ta imot nye persontog (i hovedsak plattformforlengelser og hensetting) og konkrete godstiltak i tråd med godsstrategien i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette gjelder bl.a. planlegging av kryssingsspor på Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen, Gjøvik- og Bergensbanen, tiltak for tømmertransport på jernbanen (tømmerterminaler) og andre kapasitetsøkende tiltak.

### **Post 70 Kjøp av persontransport med tog**

Det foreslås bevilget 3 484 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Dette er en økning på 94 mill. kr, eller 2,8 pst. fra saldert budsjett 2017. Budsjettforslaget er økt med 160 mill. kr til å fase inn 14 nye tog på Gjøvik- og Vossebanen, som er bestilt i samsvar med tidligere restverdisikring. Forslaget omfatter også kompensasjon for økt merverdiavgiftssats fra 10 til 12 pst.

Justert for tekniske endringer er budsjettforslaget for 2018 om lag 250 mill. kr, eller 7,4 pst. høyere enn saldert budsjett 2017. Fra 2018 dekkes 80 pst. av togoperatørens utgifter til buss for tog ved planlagte innstillinger gjennom Jernbanedirektoratets utgifter til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, i stedet for gjennom utgiftene til persontransport med tog. Denne ordningen inngår i den samlede ytelsesordningen til Bane NOR. Budsjetterte utgifter i 2018 er på nivå med tilsvarende utgifter ved denne typen avvikstransport i tidligere år. I forslaget er det derfor overført 220 mill. kr til post 71 drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen.

Bevilgningen skal dekke vederlag for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS, grensekryssende trafikk på strekningen Narvik–Kiruna–Stockholm med om lag 6 mill. kr og på strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm med om lag 4 mill. kr. Avtalene inkluderer ikke NSB AS sine dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, trafikken på Flåmsbana og «cruisetrafikken» på Raurabananen. Det er knyttet noe usikkerhet til størrelsen både på vederlaget i de ulike avtalene på grunn av ulike prisreguleringer og bonusordninger, og på vederlag knyttet til alternativ transport i Trafikkavtalen med NSB AS for 2017, som etterregnes i 2018.

Trafikkavtalen med NSB AS utløper 31. desember 2017 mens trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS utløper ved ruteterminskiftet i desember 2017. Staten ved Jernbanedirektoratet forhandler med selskapene om nye direktøkjøpsavtaler, gjeldende fra og med 2018. De nye direktøkjøpsavtalene skal legge til rette for å gjennomføre konkurranseutsetting av statens kjøp av persontransporttjenester. Samferdselsdepartementet legger opp til en avtalelengde på inntil sju år, og vil komme tilbake til Stortinget med forslag til fullmakt for flerårige avtaler når forhandlingene er gjennomført. Departementet forventer at NSB AS sitt omfattende omstillingsprogram har en positiv effekt på den nye avtalen med selskapet.

Jernbanedirektoratet skal inngå flerårige takstsamarbeidsavtaler med lokale myndigheter. Disse vil ligge som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene.

Totalt var det 63 mill. passasjerer med tog som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS i 2016. Dette innebærer en økning i antall passasjerer med 0,5 pst. fra 2015 til 2016. Antall personkilometer økte med 4,8 pst. Streiken høsten 2016 bidro til å trekke ned enkelte nøkkeltall, men de reisende kom raskt tilbake da normal

drift ble gjenopprettet. I 2016 hadde NSB Gjøvikbanen AS 1,4 mill. passasjerer, som er en liten nedgang på 0,1 pst. fra 2015. Selskapets transportarbeid var 69 mill. passasjerkilometer, som er en økning på 1,2 pst. fra 2015.

I henhold til avtalen med NSB AS skal vederlaget for 2016 og 2017 justeres dersom trafikkinntektene fra persontogtrafikken på Østlandet i 2015 avviker med mer enn 20 mill. kr fra prognosene i avtalen. Trafikkinntektene i 2015 var høyere enn denne terskelverdien, og vederlaget for 2016 og 2017 er justert tilsvarende differansen. I februar 2017 ble oppgjøret mellom Ruter AS og NSB AS for 2015 ferdigstilt. Dette ga NSB AS en merinntekt i 2015 på 115,6 mill. kr, og vederlaget til NSB AS blir ytterligere nedjustert med 122 mill. kr for 2016 og 126 mill. kr for 2017. NSB AS har det operative ansvaret med krav om en effektiv drift og klare krav til kvalitet i produksjonen. I 2016 oppfylte NSB AS disse kravene i avtalen.

I mai 2017 inngikk Jernbanedirektoratet og NSB AS avtale om konsesjon for persontransport med tog som offentlig tjeneste på Flåmsbana for perioden 2018–2027. Formålet med avtalen er å sikre et minimumsnivå av persontransport med tog mellom Myrdal og Flåm. Avtalen innebærer ikke vederlag, men formaliserer NSBs rettigheter og plikter.

Trafikkavtalen med Flytoget AS innebærer en formalisering av selskapets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen i perioden 2013–2028. Det er ikke knyttet noe økonomisk vederlag til avtalen, men sikrer Flytoget en fortrinnsrett til jevn avgangsfrekvens på 10 og 20 minutter til/fra Oslo lufthavn til henholdsvis Oslo S og Asker. Flytoget hadde i 2016 om lag 6,5 mill. passasjerer og kjørte 336 mill. passasjerkilometer, som er en reduksjon på 2,2 pst. fra 2015. Reduksjonen kan ses i sammenheng med en endret konkurransesituasjon etter at NSB AS i desember 2014 økte avgangsfrekvensen mellom Oslo S og Oslo lufthavn, fra to til tre tog i timen.

#### *Kjøpsavtaler om grensekryssende persontogtrafikk*

Jernbanedirektoratet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige to trafikkavtaler om det grensekryssende togtilbudet.

Trafikkavtalen med svenske SJ AB om togtilbudet mellom Oslo S og Karlstad–Stockholm C gjelder fra desember 2012 til desember 2020, etter at det ble løst ut opsjon på ytterligere to år i desember 2016.

Trafikkavtalen med SJ Norrlandståg AB om persontransport på Ofotbanen gjelder fra juni 2013 til desember 2020, etter at det ble løst ut opsjon på ytterligere to år i 2017. Trafikkavtalen ble tildelt gjennom konkurranse. Det er to daglige avganger hver veg mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

#### *Gjennomføring av konkurranse*

Regjeringen presenterte i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* intensjonen om å innføre konkurranse om å inngå avtale med staten om å utføre persontrafikk med tog. Dette er en viktig del av jernbanereformen. Jernbanedirektoratet har oppgaven med kjøp av persontransport med tog, og har med utgangspunkt i meldingen utviklet en plan for konkurranseutsettingen.

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 å gradvis konkurranseutsette utføringen av alle statlig kjøpte persontransporttjenester, fortrinnsvis gjennom å dele togtilbudet inn i seks–sju pakker. Normal avtaleperiode vil være åtte–ti år, men avtalelengden tilpasses innholdet i den enkelte trafikkpakke. Planen innebærer årlig konkurranseutsetting av en trafikkpakke de neste årene. Geografisk marked og rutetilbud, trafikkpakkens størrelse, kjøretøyer, service og vedlikeholdsanlegg, infrastruktur, valg av kontraktsform og tidsplan har vært viktige vurderingsmomenter for å planlegge trafikkpakkene.

Jernbanedirektoratet har i 2016 og 2017 gjennomført en felles prekvalifiseringsprosess, som gjelder i fem år fra den enkelte er prekvalifisert. Prekvalifiseringen benyttes for de to første trafikkpakkene, «Sør» og «Nord». Trafikkpakke 1 Sør omfatter togtrafikk på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Trafikkpakke 2 Nord omfatter togtrafikk på strekningene Trondheim–Bodø, Bodø–Rognan, Melhus–Trondheim–Steinkjer, Dombås–Åndalsnes, Hamar–Røros, Røros–Trondheim, Trondheim–Storlien og Oslo–Trondheim.

Selve konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør planlegges utlyst høsten 2017. Jernbanedirektoratet tar sikte på å inngå avtale om denne trafikkpakken i juni 2018, med trafikkoppstart i juni 2019. Det legges opp til at konkurransen om Trafikkpakke 2 Nord utlyses våren 2018, med avtaleinngåelse i desember 2018 og trafikkoppstart i desember 2019.

Jernbanedirektoratet legger opp til at trafikkpakkene på resten av jernbanenettet konkurran-

seutsettes suksessivt, med oppstart av Trafikkpakke 3 Vest i desember 2020. Trafikkpakke 3 Vest vil omfatte all persontogtrafikk på Bergensbanen og Vossebanen.

Det legges opp til at endelig pakkeinndeling for det sentrale Østlandsområdet og framdrift for konkurranseutsettingen av de siste tre–fire trafikkpakkene vil besluttes i forbindelse med statsbudsjettet for 2020. Dette vil sikre tilstrekkelig tid til evaluering og erfaringsoverføring fra arbeidet med de tre første trafikkpakkene. Endelig inndeling av trafikkpakkene må ses i sammenheng med valg av kontraktsform, implementering av ruteplan 2027, tilbringertjenestens rolle og regelverk-sendinger som følge av EUs Jernbanepakke IV.

Tempoet i konkurranseutsettingen kan bli økt i lys av hvilke effekter som oppnås med direktekjøpsavtalene med NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS.

Mulig trafikkstart for Trafikkpakke 4 vil være desember 2022 som er to år etter trafikkstart for Trafikkpakke 3, med kunngjøring tidlig i 2020. Trafikkpakkene 5 og 6 følger deretter med ett års mellomrom. Planen er at lokaltogene som stopper på alle stasjoner på strekningene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski, kan lyses ut som Trafikkpakke 4. Togtilbudet på Østfoldbanen tenkes lagt i samme pakke som Gjøvikbanen og lyses ut som den femte trafikkpakken. Togene i Oslo-korridoren, som kun stopper på knutepunktene og sammen utgjør 10-minutters systemet, kan utgjøre Trafikkpakke 6. Det er tenkt at togtilbudet på Bratsbergbanen vil kunne inngå i trafikkpakken som omfatter Oslo-korridoren. Togtilbudet som betjener Oslo Lufthavn Gardermoen, vil kunne inngå i trafikkpakken som omfatter Oslo-korridoren, eller utgjøre Trafikkpakke 7.

I løpet av høsten 2017 vil Jernbanedirektoratet starte arbeidet med supplerende analyser om alternativ anvendelse av infrastrukturen Flytoget benytter i dag og utviklingsmuligheter for tilbringertjenesten. Analysene vil bli gjort i lys av målet om å øke andelen kollektivreisende til flyplassen og veies opp mot samfunnsøkonomi, samt det omforente politiske målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. De supplerende analysene skal foreligge i løpet av 2018, og danner grunnlag for beslutning av når og hvordan tilbringertjenesten skal eksponeres for konkurranse.

Jernbanedirektoratet vil i samråd med Samferdselsdepartementet løpende evaluere erfaringer fra konkurranseutsettingen og i nødvendig grad gjøre tilpasninger, for eksempel mht. hvilke togtilbud som inngår i de ulike trafikkpakkene.

### Nye togsett

Siden 2008 er det gitt restverdisikring for til sammen 125 persontog hvorav 91 skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2017. Resten blir levert i perioden 2018–2020. I 2018 blir 14 nye togsett satt i trafikk på Gjøvikbanen og Vossebanen. Deretter er det planlagt levert 17 togsett i 2019 og tre i 2020. Disse er planlagt brukt til kapasitetsøkninger og utskifting av materiell på Østlandet inkl. Gjøvikbanen, utskifting av materiell på Vossebanen, og til materiellreserver i forbindelse med at togsett må tas ut av drift for å få installert ERTMS-ombordutstyr. I tillegg skal to bimodale togsett, som kan kjøre både på diesel og kjørestrøm, testes ut i Trondheimsregionen. Innfasingen av det nye togmateriellet må avstemmes mot gjennomføringen av nødvendige tiltak i infrastrukturen som hensettingskapasitet, plattformforlengelser og forsterking av strømforsyning, særlig på Gjøvikbanen og Vossebanen.

### Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 7 792,7 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på post 71. Justert for funksjonsendringer og tekniske endringer er budsjettforslaget for 2018 om lag 420 mill. kr, eller 6,2 pst. høyere enn saldert budsjett 2017. Store deler av denne økningen er knyttet til rasjonell framdrift i ERTMS-prosjektet. Det settes av 925 mill. kr til prosjektet iht. inngått avtale med Bane NOR.

I den flerårige avtalen som inngås med Bane NOR vil det stilles krav om at samlede driftsutgifter for Bane NOR holdes på inntil samme nivå som for 2017 og at driftsutgiftene på sikt skal reduseres som følge av effektivisering. Driftsutgiftene dekkes av inntil 2 600 mill. kr av bevilgningen på kap. 1352, post 71. De øvrige driftskostnadene dekkes av Bane NOR sine inntekter. Til vedlikehold er det satt av minimum 5 192,7 mill. kr, hvorav det i avtale med Bane NOR stilles krav om at minimum 2 100 mill. kr skal anvendes til fornying av infrastrukturen. Dette vil bidra til å opprettholde et minimumsnivå i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde. Bevilgningen skal anvendes for å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur.

Regjeringen har i budsjettforslaget for 2018 lagt til grunn at det kan realiseres effektiviseringsgevinster fra jernbanereformen for 160 mill. kr. Kravet om realisering av effektiviseringsgevinster er trukket fra budsjetterte driftsutgifter i 2018.

Ytterligere effektivisering innen drift og en mer langsiktig innretning av vedlikeholdsarbeidet vil kunne frigi midler til fornying.

Budsjettforslaget omfatter også noen justeringer av teknisk karakter med økte pensjonsutgifter på 48,7 mill. kr, fratrekk for jernbaneskolens hus-

leieutgifter på 20 mill. kr, og en funksjonsendring ved overføringen av 80 pst. av statens utgifter til buss for tog fra statens kjøp av persontransport med tog som øker utgiftene med 220 mill. kr.

Tabell 4.28 viser fordelingen av budsjettforslaget på hhv. drift og vedlikehold.

Tabell 4.28 Fordeling av utgifter på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

	Mill. kr		
	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Endring 2017–2018 i pst
Drift	2 502	2 600	3,9
Vedlikehold	4 620	5 192	12,4
Sum post 71 Drift og vedlikehold av jernbane	7 122	7 792	9,4

*Inntektsforutsetninger for budsjettforslaget til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen*

Inntekter som tidligere tilfalt staten ved Jernbaneverket og var en del av statsbudsjettet, tilfaller nå Bane NOR direkte. Bane NOR sine inntekter er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Foretaket har ansvaret for å drive inn inntekter i samsvar med budsjettforutsetningene. Samferdselsdepar-

tementet legger til grunn et videreført inntektsnivå fra saldert budsjett for 2017 på 825 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at brukerbetalingen av Gardermobanen i 2018 skal videreføres reelt sett uendret fra saldert budsjett 2017, og en uendret avgiftsstruktur. Departementet forutsetter at det budsjetteres med 135 mill. kr i inntekter fra brukerbetalingen og at avgiftssatser for betaling for bruk av Gardermobanen fastsettes som vist i tabell 4.29.

Tabell 4.29 Brukeravgifter for Gardermobanen

	Avgiftssats i 2017	Avgiftssats i 2018
Kjørevegsavgift for Gardermobanen, kr pr. togkm	20,30	20,81
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester, kr pr. togbevegelse:</i>		
Oslo S Flytogterminalen	134,80	138,17
Lillestrøm	22,80	23,37
Gardermoen	90,00	92,25

I forbindelse med jernbanereformen er det lagt opp til en gradvis økning av kjørevegsavgiften og betaling fra togselskapene for tilleggstjenester. Bane NOR har utarbeidet en plan for å gradvis kreve inn slike avgifter over hele jernbanenettet. Dette kan medføre at enkelte togselskap vil oppleve en økning eller reduksjon i avgiftene som innkreves i innfasingsperioden. I tillegg arbeider Jernbanedirektoratet og foretaket med å innføre økt betaling for stasjonstjenester og hensettings-tjenester. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette.

*Forslag til fullmakter for kjøp av infrastrukturtenester drift- og vedlikehold*

I Meld. St. 27 (2014–2015) om jernbanereformen er det gjort rede for at markedet for drifts- og vedlikeholdstjenester i jernbanesektoren er preget av én hovedkjøper og flere små leverandører. Leverandørene i jernbanebransjen har spesialisert utstyr og på mange områder særegen kompetanse som er kostbar å utvikle. Størrelsen på de volumene som legges ut i jernbanemarkedet avgjør hvor effektivt leverandørene kan yte tjenester.

Omfanget av vedlikeholdsoppdrag som er kjøpt eksternt oppleves som uforutsigbart av leverandørbransjen. En slik uforutsigbarhet har trolig gitt mindre rasjonell anvendelse av ressursene i bransjen. I meldingen om jernbanereformen varslet regjeringen at infrastrukturforetaket (Bane NOR SF) skal konkurransenutsette alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver som er egnet for det. Økt omfang av konkurransenutsetting krever både stabile finansielle rammebetingelser for Bane NOR SF, og at foretaket selv har god kontroll på tilstanden i egen infrastruktur og opptrer forutsigbart overfor markedet.

På denne bakgrunn er det grunnleggende i jernbanereformen at bevilgningene til drift og vedlikehold er forutsigbare på et nivå som gjør det mulig med effektiv produksjon. Med en flerårig avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, vil foretaket kunne prioritere langsiktig og planlegge sammensetningen av vedlikehold på en bedre måte både med tanke på hvordan stengninger av banene skal foregå og rekkefølgen på og sammensetningen av oppdragene som settes ut i markedet. Bane NOR vil kunne inngå langsiktige kontrakter med sine leverandører som gjør dem i stand til å gi bedre tilbud fordi risikoen i kontraktene reduseres i tillegg til at de kan gjennomføre selve arbeidet mer effektivt. Spesialiserte maskiner, kompetent arbeidskraft og langsiktige kontrakter gjør det mulig å utnytte hele året til produksjon. Det gir mer effektivt vedlikehold samt mer forutsigbarhet for de reisende og godsvirkosomhetene. Regjeringen legger til grunn at en flerårig avtale gir Bane NOR forutsigbarhet og dermed bedre mulighet til å oppnå effektiviseringsgevinster i det eksterne leverandørmarkedet og rom for å øke andelen tjenester som kjøpes eksternt.

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for å ta ut effektiviseringsgevinster, legger departementet opp til at Jernbanedirektoratet skal kunne inngå en fireårig avtale for perioden 2018–2021 om kjøp av infrastruktur tjenester med Bane NOR som en intensjonsavtale basert på en forutsetning om at 2018-nivået til drift og vedlikehold videreføres i 2019–2021. Intensjonsavtalen må ha forbehold om Stortingets framtidige budsjettvedtak. For samtidig å ta høyde for en økning i bevilgningene, i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029, legges det opp til avtalene må oppdateres årlig basert på oppdaterte forutsetninger. Samferdselsdepartementet er innforstått med at dersom det oppstår behov for redusert vederlag i en reforhandlet avtale, kan dette bety reduserte krav til resultater sammenliknet med det som var avtalt.

For å legge til rette for et velfungerende leverandørmarked, opprettholdelse av standarden på jernbaneinfrastrukturen og realisering av effektiviseringsgevinster skal avtalen om kjøp av infrastruktur tjenester for tilgjengelig infrastruktur for perioden 2018–2021 sikre at minimum 2 100 mill. kr brukes på fornyelsesaktiviteter (ekskludert ERTMS) årlig. Avtalen mellom direktoratet og Bane NOR vil beskrive hvilken funksjon og kvalitet infrastrukturen skal ha (ytelse), jf. tabell 1.5. Innenfor de rammer avtalen setter, må Bane NOR vurdere hvilke tiltak som best når de avtalefestede kravene, herunder vurdere fordelingen mellom korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelsestiltak på de ulike banestrekningene.

Samferdselsdepartementet ble ved av behandlingen av 2017-budsjettet gitt i fullmakt å kunne forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1352, post 71, innenfor en samlet ramme på 6 000 mill. kr. Forpliktelsen som forfaller hvert år kan ikke overstige 2 400 mill. kr. Stortinget har vedtatt en egen kostnadsramme for ERTMS-prosjektet og prosjektet er derfor ikke omfattet av denne fullmakten, jf. Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*.

Regjeringen foreslår at Samferdselsdepartementet i 2018 får fullmakt til å forplikte staten for inntil 9 000 mill. kr i samlet ramme for gamle og nye forpliktelser, men innenfor en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 000 mill. kr. Dette gir Bane NOR sikkerhet for å kunne inngå kontrakter på inntil 3 000 mill. kroner årlig i det eksterne leverandørmarkedet i en periode på fire år.

En godt dokumentert infrastruktur er en forutsetning for en effektiv og sikker jernbane. Det har i flere år pågått et arbeid for å forbedre denne dokumentasjonen. I den flerårige avtalen som inngås med Bane NOR vil det stilles konkrete krav til ferdigstillelse av dette arbeidet. I avtalene vil det også stilles krav til at Bane NOR rapporterer om bruken av midler og om utvikling i tilstand og vedlikeholdsetterslep.

#### *Drift*

Driftsutgiftene omfatter administrasjon, strømfor- syning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinfor- masjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publi- kumsarealer, adkomster, og parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold, samt konkurran- seutsetting 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 inngår i korrektivt vedlikehold.

Jernbaneverkets tidligere arbeid med å modernisere driften av infrastrukturen videreføres av Bane NOR i 2018, og Jernbanedirektoratet følger opp arbeidet med sikte på å få bedre kvalitet på jernbanen.

Vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet og driftsstabiliteten i togtrafikken. Vedlikeholdet er viktig for å nå målene for driftsstabilitet – høy oppetid, punktlighet og regularitet, jf. omtale av hovedutfordringene over. Nye anlegg har etter en innkjøringsfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig øker anleggsmassen og kompleksiteten i denne samtidig som trafikkmengden øker. Disse forholdene øker utgiftene til å opprettholde kvalitet og standard.

#### *Korrektivt vedlikehold*

Beredskapen og responstiden for utbedring av feil som reduserer punktligheten er avgjørende for å nå målene for oppetid og regularitet i 2018. Av hensyn til togframføringen 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 driftsabbrudd etter ras og flom. Beredskapen er avgjørende for hvor raskt feil i infrastrukturen blir rettet for å få trafikken i gang igjen.

#### *Forebyggende vedlikehold*

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 i infrastrukturen som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Tilstandskontrollene er avgjørende for å ha oppdatert kunnskap om tilstand og utvikling i infrastrukturen, og for å kunne prioritere og sette i verk nødvendig vedlikehold på kort og lang sikt. Utbedring gjennomføres enten som forebyggende

vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnsliping, ballastsupplering m.m.

Det pågår et omfattende arbeid i Bane NOR med å kartlegge, oppdatere og systematisere den tekniske dokumentasjonen av eksisterende infrastruktur. Det er også utviklet programvare for å gjøre dokumentasjonen elektronisk tilgjengelig ute i sporet. Bedre dokumentasjon av infrastrukturen bidrar til et mer effektivt vedlikehold, og er et viktig grunnlag for å kunne konkurransetsette vedlikeholdsarbeidet.

#### *Fornyng*

Fornyng av jernbaneinfrastrukturen bidrar til å opprettholde og utvikle realverdiene og standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, og er avgjørende for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

Fornyng 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. Dokumentasjonen av infrastrukturen og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for riktig prioritering av fornyingen. Anlegg bør fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje, og når det er rimeligere å skifte ut anleggene framfor 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.

Samferdselsdepartementet ba i forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan 2018–2029 Jernbaneverket vurdere hvordan behovet for fornyng påvirkes av bl.a. økt trafikk, nye anlegg som tas i bruk og et vanskeligere klima. Jernbaneverket har anslått et gjennomsnittlig likevektsnivå for uendret etterslep på 3,4 mrd. kr. Det økte etterslepet skyldes i stor grad flere gamle anlegg som når sin levealder (særlig kontaktledningsanlegg som ble bygget ut på 1960-tallet), økte kostnader basert på erfaringstall de siste årene og at fornyingsbehov på maskiner, stasjonsbygninger og jernbaneinfrastruktur på terminaler er bedre dokumentert enn tidligere.

I 2016 ble fornyng forsert med om lag 750 mill. kr fordi flere investeringer hadde lavere framdrift enn forutsatt. I 2017 er enkelte av disse



investeringsprosjektene ferdigstilt, og utgiftene til dette er dekket av en reduksjon i fornyingsnivået på om lag 200 mill. kr. Etterslepet ved utgangen av 2017 estimeres av Jernbanedirektoratet til om lag 17,1 mrd. kr. Det vil bli stilt krav om at Bane NOR bruker minimum 2,1 mrd. kr til fornying i 2018.

#### ERTMS

Det settes av 925 mill. kr til rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet (European Rail Traffic Management System) i 2018. Ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet ble fullført våren 2016, og Stortinget vedtok kostnadsrammen for prosjektet i behandlingen av Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 406 S (2015–2016). Kostnadsrammen er på 28,1 mrd. 2018-kr, og styringsrammen og prognosen for sluttkostnad er 24,6 mrd. 2018-kr.

ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter, signalanlegg, trafikkstyring (TMS) og ombordutstyr i tog. Erfaringen fra tilsvarende prosjekter i Norge og andre land viser at det er svært krevende å komme i mål til planlagt kvalitet, tid og kostnad. ERTMS-innføringen er et stort programvareprosjekt med betydelig utvikling, samtidig som prosjektet har betydelige organisatoriske konsekvenser for Bane NOR og også krever tett koordinering mot materielleiere og operatører. Det er derfor betydelig fremdriftsrisiko forbundet med prosjektet. Prosjektet følges nøye opp. I tillegg innhentes fortløpende erfaringer fra tilsvarende prosjekter fra andre land.

Prosjektet følger fastsatte planer for kostnad, kvalitet og fremdrift. Oppdatert tilbudsforespørsel ble sendt ut sommeren 2017. Til sammen er seks leverandører prekvalifisert for å delta i konkurransen om kontraktene. Prosessen med å velge leverandører pågår, og neste planlagte milepæl er å inngå kontrakter i løpet av første kvartal 2018. Forberedende arbeider som føringsveger for

kabler mv. ble startet sommeren 2016 i henhold til plan. Støtteordningen for ombordutstyr i tog som forvaltes av Jernbanedirektoratet, er nå etablert. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene forbundet med ombygging av tog. Dette er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt framdrift.

Flere land har satt i drift den europeiske standarden. I Norge benyttet ERTMS på Østfoldbanens Østre Linje, mens den i utlandet benyttes bl.a. på Mattsetten–Rothrist new line, Gotthard-Basetunnelen og Lötschberg Base Tunnel i Sveits, på høyhastighetsbanen Roma–Napoli i Italia og på Haparandabanen og Botniabanen i Sverige.

Samferdselsdepartementet skal notifisere til ESA en oppdatert ERTMS-plan i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029.

#### Jernbaneinvesteringer

Til sammen på postene 72 og 73 foreslås det bevilget 11 034 mill. kr til planlegging og utbygging av ny jernbaneinfrastruktur. Forslaget er fordelt med 2 137,8 mill. kr til planlegging på post 72 og 8 896,2 mill. kr til utbygging på post 73. Dette er en økning med om lag 453,7 mill. kr eller 4,3 pst. fra saldert budsjett 2017. I Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) ble det foreslått å omdisponere 6 416 mill. kr fra kap. 1352, post 73 til kap. 1356, post 73 Kapitalinnskudd. I sammenlikningen mellom saldert budsjett 2017 og budsjettframlegget for 2018 er kontantinnskuddet inkludert i midler til investeringer i 2017.

Rasjonell gjennomføring av pågående byggeprosjekter og planlegging og utbygging av InterCity (IC) er prioritert i 2018. Det er satt av midler til mulig oppstart av IC-prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset på Dovrebanen og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. Av mindre tiltak prioriteres særlig kapasitetsøkende tiltak for godstrafikk og innfasing av nye tog. Tabell 4.30 oppsummerer investeringsbudsjettet i 2018.

Tabell 4.30 Jernbaneinvesteringer i 2018 – planlegging og utbygging

Effektpakke Prosjekt/tiltak	Mill. kr		
	Post 72 Planlegging	Post 73 Utbygging	Sum
<i>IC Dovrebanen – Mål: Halvtimesintervall til Hamar hele dagen</i>	255	591	846
Langset–Kleverud			
Venjar–Eidsvoll–Langset			
Sørli–Åkersvika			
Hove hensetting			
Kleverud–Sørli			
<i>IC Vestfoldbanen – Mål: Halvtimesintervall til Skien hele dagen</i>	642	589	1 231
Holm–Holmestrand–Nykirke, Farriseidet–Porsgrunn			
Drammen–Kobbervikdalen/–Gulskogen			
Nykirke–Barkåker			
Tønsberg–Larvik			
<i>IC Østfoldbanen – Mål: Halvtimesintervall til Sarpsborg hele dagen</i>	223	745	968
Sandbukta–Moss–Såstad			
Haug–Seut			
Seut–Sarpsborg			
<i>IC Ringeriksbanen – Mål: Kortere reisetid til Hønefoss og Bergen</i>	576		576
Sandvika–Hønefoss			
<i>IC felles – tekniske løsninger, knutepunkter og kapasitet for nytt togtilbud</i>	208		208
Sum IC	1 904	1 925	3 829
<i>Øvrige store prosjekter</i>			
Follobanen – redusert reisetid Oslo–Ski, Arna– Fløen		5 413	5 413
Programområdetiltak	234	1 558	1 791
Sum planlegging og utbygging	2 138	8 896	11 034

For å nå målene må alle tiltakene innenfor strekningen, en såkalt effektpakke, ferdigstilles og sees i sammenheng med endringer i rutemodeller og eventuelt anskaffelse av nye tog. Jernbanedirektoratet skal påse at alle tiltakene koordineres gjennom bl.a. inngåelse av avtaler med Bane NOR om planlegging og utbygging av tiltakene.

#### *IC-utbyggingen*

Utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene ble omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Målsetningen med utbyggingen av InterCity (IC)-strekningene er å legge til

rette for flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

*Ringeriksbanen – Byggestart i 2021/2022.* Tiltaket skal gi reisetid på om lag 35 minutter mellom Oslo og Hønefoss, og muliggjøre to tog i timen i grunnrute, samt fjerntog.

*Vestfoldbanen – Ferdigstille dobbeltspor til Tønsberg i 2024.* Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time til Tønsberg og muliggjøre inntil fire tog i timen.

*Vestfoldbanen – Ferdigstille dobbeltspor til Larvik i 2032.* Tiltakene på strekningen skal gi en kjøretid på om lag 1 time og 55 minutter til Skien og muliggjøre to tog i timen i grunnrute. Stasjonene i

Sandefjord og Larvik utvikles til moderne knutepunkter.

*Dovrebanen – Ferdigstille dobbeltspor til Hamar (Åkersvika) i 2024.* Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time til Hamar og muliggjøre to tog i timen i grunnrute samt fjerntog og ev. innsatstog.

*Dovrebanen – Ferdigstille dobbeltspor til Lillehammer i 2034.* Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time og 35 minutter og muliggjøre to tog i timen i grunnrute. Stasjonen i Hamar utvikles til et moderne knutepunkt.

*Østfoldbanen – Ferdigstille dobbeltspor til Fredrikstad (Seut) i 2024 og Sarpsborg i 2026.* Tiltakene på strekningen frem til 2026 skal gi en reisetid på om lag 50 minutter til Fredrikstad og muliggjøre to tog i timen i grunnrute og fire tog i timen i rush. Moss, Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner utvikles til moderne knutepunkter.

*Østfoldbanen – Ferdigstille dobbeltspor til Halden i 2034.* Tiltaket skal gi en reisetid på om lag 1 time og 10 minutter og mulighet for to tog i timen i grunnrute.

Det foreslås til sammen 3 829 mill. kr til planlegging og bygging av IC-prosjektene, fordelt med 1 904 mill. kr til planlegging (post 72) og 1 925 mill. kr til bygging (post 73).

### **Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer**

Det foreslås bevilget 2 137,8 mill. kr til planlegging av investeringer. Det er en økning med 440,8 mill. kr, eller 26 pst. fra saldert budsjett 2017. Videreføring av planleggingen av InterCity-utbyggingen med sikte på å nå ambisjonene i Nasjonal

transportplan 2018–2029 er prioritert. Det planlegges mindre kapasitetsøkende infrastrukturtiltak for å kunne ta imot flere nye tog i Østlandsområdet og på Vossebanen. Videre planlegges det flere godstiltak.

Tabell 4.31 oppsummerer planleggingsbudsjettet i 2018, med status som følge av budsjettforslaget og ambisjoner for framdrift iht. Nasjonal transportplan 2018–2029.

### *Forslag til utvidet fullmakt*

For å legge til rette for mer sammenhengende planlegging av de nye store jernbaneprosjektene foreslår regjeringen å utvide dagens fullmakt om forpliktelser for framtidige budsjettår på post 72. Jernbanedirektoratet kjøper all planlegging av nye infrastrukturprosjekter fra Bane NOR, som i sin tur kjøper om lag 80 pst. av arbeidet i det eksterne markedet. Det foreslås utvidet fullmakt til å forplikte staten utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 3 000 mill. kr, men slik at forpliktelsene som forfaller hvert budsjettår ikke overstiger 1 500 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Jernbanedirektoratet vil innenfor fullmakten inngå avtaler om å videreføre planleggingen av IC-prosjektene.

Jernbanedirektoratet har i planleggingskontraktene for 2017 stilt krav om at det skal planlegges for at samfunns mål, effektmål (reisetid, pålitelighet, frekvens og kapasitet) og resultatmål (ferdigstillelsesdato og forventet sluttkostnad) skal kunne oppnås ved ferdig utbygd effektpakke. Disse planene videreføres for de flerårige planleggingsavtalene direktoratet inngår med Bane NOR.

Tabell 4.31 Planlegging av jernbaneinvesteringer i 2018

	Mill. kr
Effektpakke	Forslag
Prosjekt, framdrift	2018
<i>IC Dovrebanen – Mål: Halvtimesintervall til Hamar hele dagen</i>	255
Sørli-Åkersvika: Reguleringsplan 2018, ferdig 2024	
Hove hensetting: Ferdig 2021–2022	
<i>IC Vestfoldbanen – Mål: Halvtimesintervall til Skien hele dagen</i>	642
Drammen–Kobbervikdalen og Drammen–Gulskogen: Reguleringsplan 2018, ferdig 2024	
Nykirke–Barkåker: Reguleringsplan 2018, ferdig 2024	
Tønsberg–Larvik: Kommunedelplan 2018	
<i>IC Østfoldbanen – Mål: Halvtimesintervall til Sarpsborg hele dagen</i>	223
Haug–Seut: Reguleringsplan 2019, ferdig 2024	
Seut–Sarpsborg: Kommunedelplan 2018, ferdig 2026	
<i>IC Ringeriksbanen – Mål: Kortere reisetid til Hønefoss og Bergen</i>	576
Sandvika–Hønefoss: Byggestart 2021/2022	
<i>IC felles – tekniske løsninger, knutepunkter og kapasitet for nytt togtilbud</i>	208
Sum IC planlegging	1 904
Planlegging programområder	234
Sum planlegging	2 138

*IC Dovrebanen*

Det foreslås 255 mill. kr til videre planlegging av IC på Dovrebanen. Dette omfatter prosjektene *Kleverud–Sørli*, *Sørli–Åkersvika*, og nytt *hensettingsanlegg på Hove* nord for Lillehammer.

*Kleverud–Sørli* omfatter 16 km nytt dobbeltspor nordover mot Hamar. Det er en videreføring av dobbeltsporet Langset–Kleverud som ble åpnet i 2015. I 2017 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet og av ny omformerstasjon nord for Hamar. I kvalitetssikringen gis det en rekke anbefalinger om prosjektets innretning og gjennomføring, særlig når det gjelder kontraktstrategi og bygging av ny bru over Tangenvika. I kvalitetssikringen anbefales en kostnadsramme, inkl. ny omformerstasjon, på 6 224 mill. 2017-kr og en styringsramme på 5 630 mill. 2017-kr. Anbefalt styringsramme er 355 mill. kr lavere enn kostnadsanslaget som er angitt i Nasjonal transportplan 2018–2029, der kostnadsanslaget ikke inkluderer ny omformerstasjon nord for Hamar. Omformerstasjoner utgjør i tillegg om lag 300 mill. kr. Jernbanedirektoratet mener det er

behov for å se strekningen i sammenheng med planleggingsarbeid som pågår på strekningen Sørli–Åkersvika. Etaten skal vurdere om dette kan gi mer helhetlig utbygging med tilhørende kostnadsreduksjon.

Planleggingen av *Sørli–Åkersvika* gjennomføres med sikte på å fullføre detalj- og reguleringsplanarbeidet i 2018, slik at parsellen kan ferdigstilles i 2024 iht. Nasjonal transportplan 2018–2029. Kommunedelplanen for den 30 km lange strekningen fra Sørli via Stange og Hamar stasjoner til Brumunddal er under utarbeidelse. Videre parsellinndeling blir avklart gjennom planarbeidet i 2018.

Planen for nytt *hensettingsanlegg på Hove* nord for Lillehammer er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). Det er også behov for økt hensettingskapasitet for både dagens materiell og nytt materiell fram mot tilbudsforbedringene som er planlagt fra 2024. I planleggingen har det kommet fram behov for økt kapasitet på anlegget. Det er derfor satt i gang en revisjon av hovedplanen til prosjektet, bl.a. for å se på kostnadsreduserende tiltak. Den reviderte hovedplanen er planlagt ferdig i 2017. I

planen legges det opp til at prosjektet deles inn i to faser. Detaljplanarbeidet for fase én, som omfatter ti hensettingsspor og ivaretar de kortsiktige behovene, starter opp høsten 2017, med sikte på mulig oppstart i 2019. Fase to omfatter ytterligere seks hensettingsspor og planlegges med sikte på at anlegget kan tas i bruk i 2022. Dette innebærer en forsinkelse med to år sammenliknet med opprinnelig plan.

#### *IC Vestfoldbanen*

Det foreslås 642 mill. kr til videreføring av planleggingen av IC på Vestfoldbanen. Dette omfatter prosjektene *Drammen–Kobbervikdalen/Drammen–Gulskogen*, *Nykirke–Barkåker* og avslutning av pågående planarbeider på *Tønsberg–Larvik*.

På strekningene *Drammen–Kobbervikdalen* og *Drammen–Gulskogen* videreføres arbeidene med detalj- og reguleringsplan i 2018 med sikte på å ferdigstille planene. Det legges opp til å gjennomføre kvalitetssikring, grunnverv, planlegging for anleggsgjennomføring og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for arbeidene, med sikte på mulig byggestart i 2019 og at prosjektet er klart til bruk i siste del av 2024. Prosjektet omfatter 9 km nytt dobbeltspor på strekningen *Drammen–Kobbervikdalen*, 2 km nytt dobbeltspor på strekningen *Drammen–Gulskogen* samt ombygging av *Drammen* og *Gulskogen* stasjoner. *Drammen* stasjon bygges om til seks spor med plattform, mens *Gulskogen* stasjon bygges om til fire spor med plattform. Videre skal inn- og utkjøring til verkstedområdene på *Sundland* utbedres for økt kapasitet og fleksibilitet, og det skal bygges et tredje ventespør for avvikling av godstrafikken.

I 2018 videreføres planleggingen av *Nykirke–Barkåker* med mål om å ferdigstille arbeidet med detalj- og reguleringsplan, kvalitetssikring og grunnverv med sikte på å inngå kontrakter og mulig byggestart i 2019. Det tas sikte på at prosjektet kan bli klart til bruk i siste del av 2024. Prosjektet omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny *Horten* stasjon ved *Skoppum vest*. Den nye stasjonen bygges ut med tre spor, der ett av disse legges til rette for gjennomgående togtrafikk.

På strekningen *Tønsberg–Larvik* pågår det arbeid med kommunedelplan, som det tas sikte på å fullføre i 2018. Kommunedelplanen sikrer forutsigbarhet for øvrige infrastrukturprosjekter og annen arealplanlegging, i påvente av dobbeltsporutbygging på resten av strekningen. Det er lagt opp til noe mindre planleggingsarbeid i perioden 2019 til 2021.

#### *IC Østfoldbanen*

Det foreslås 223 mill. kr til videre planlegging av IC på Østfoldbanen. Dette omfatter prosjektene *Haug–Seut* (ved *Fredrikstad*) og *Seut–Sarpsborg*.

Planleggingen av *Haug–Seut* i 2018 gjennomføres med sikte på behandling av reguleringsplan i 2019, mulig byggestart i 2021 og klar til bruk i 2024 iht. mål i Nasjonal transportplan 2018–2029. Prosjektet omfatter 16 km nytt dobbeltspor og stasjon med to spor ved *Råde*, der stasjonen må flyttes for å rette ut traseen.

Planleggingen av *Seut–Sarpsborg* i 2018 gjennomføres med sikte på at kommunedelplan med konsekvensutredning og teknisk hovedplan kan sluttføres i 2018. Det tas sikte på at prosjektet kan bli ferdig i 2026. Prosjektet omfatter 18 km nytt dobbeltspor fra *Seut* via ny *Fredrikstad* stasjon på *Grønli*, og gir sammenhengende dobbeltspor til *Sarpsborg*. Deler av planleggingen, hovedsakelig gjennom *Fredrikstad* og over *Sarpfossen*, er felles for veg og bane.

#### *IC Ringeriksbanen*

Det foreslås 576 mill. kr til å videreføre planleggingen av *Ringeriksbanen* og ny *E16 Høgstet–Hønefoss*, med sikte på mulig byggestart i 2021/2022. Dette omfatter bl.a. grunnundersøkelser, strategisk grunnverv, byggeplaner, utarbeidelse av grunnlag for kontrakter, arkeologiske kartlegginger og arkeologiske utgravinger.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). Bane NOR SF og Statens vegvesen gjennomfører reguleringsplanarbeidet for *Ringeriksbanen* og ny *E16* som et felles prosjekt. Fellesprosjektet består av hele *Ringeriksbanen* fra *Jong* til *Hønefoss* og *E16 Høgstet–Hønefoss*. Det gjennomføres som statlig plan under ledelse av Bane NOR. Bevilgningen til fellesprosjektet inkluderer hele planaktiviteten inkludert veg. Avhengig av organisering av prosjektet videre kan dette endre seg.

Jernbanedelen av prosjektet omfatter totalt om lag 40 km med dobbeltspor. Den nye banen skal gå i tunnel fra *Jong vest* for *Sandvika* til *Sundvollen*, med om lag 15 km felles trasé for veg og bane over *Kroksund* og videre mot *Hønefoss*. Totalt planlegges det med veg- og jernbanetunneler på totalt 26 km, der den lengste er tunnelen fra *Jong* til *Sundvollen*. Kostnadsanslaget fra utredningsfasen med ekstern kvalitetssikring for hele fellesprosjektet (veg og bane) er på om lag 28,3 mrd. kr.

*IC Felles – tekniske løsninger, knutepunkter og kapasitet for nytt togtilbud*

Det foreslås samlet om lag 208 mill. kr til felles planlegging av IC i 2018. Det omfatter bl.a. planlegging av framtidig *knutepunktutvikling, felles funksjonelle og tekniske løsninger* for IC-parsellene, samt planlegging av økt kapasitet for vending og hensetting av togmateriell. Det pågår planlegging av nytt hensettingsanlegg for Mosseområdet, som legger til rette for et bedre togtilbud til Moss når Follobanen og dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad blir tatt i bruk. For Drammens-området planlegges det for både nytt permanent hensettingsanlegg og for midlertidig hensettingskapasitet fram til nytt permanent anlegg er på plass. Videre planlegges nye hensettingsanlegg i øvrige deler av IC-nettet.

*Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), og gjelder elektrifisering av til sammen om lag 200 km jernbane på dagens trasé fra Trondheim til Hell, og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Steinkjer (Trønderbanen), samt Stavne-Leangenbanen.

Ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet ble gjennomført i andre kvartal 2017. Kvalitetssikrer tilrår en kostnadsramme på 4 253 mill. kr og en styringsramme på 3 678 mill. kr. Kvalitetssikringen inneholder en rekke vurderinger og tilrådinger om gjennomføring, usikkerhet, mulige forenklinger og omfangsreduksjoner.

Regjeringen foreslår ikke oppstart av prosjektet i 2018.

*Planlegging av programområdetiltak*

Det foreslås totalt 234 mill. kr til planlegging av programområdetiltak, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter.

Jernbanedirektoratet har inngått flere avtaler med Bane NOR for å oppnå ulike effektmål for grupper av tiltak, herunder tiltak som er nødvendig for innfasing av nye tog på Gjøvikbanen og Vossebanen og tiltak for godstrafikk på jernbanen. Jernbanedirektoratet inngår suksessivt utbyggingsavtaler for de prioriterte tiltak som blir eller er ferdig planlagt.

*Kapasitetsøkende tiltak*

Det planlegges økt hensettingskapasitet på *Kongsvingerbanen* i sammenheng med innføring av nye

togsett, for på sikt å kunne håndtere fem doble togsett. De første togsettene planlegges satt i drift innen årsskiftet 2018/2019. I 2018 videreføres arbeidet med hovedplan for tiltaket. For å øke kapasiteten på strekningen planlegges det å fjerne tre planoverganger slik at det blir mulig for lengre tog å krysse.

*Nytt vendespor ved Asker stasjon* er ett av flere kapasitetsøkende tiltak som planlegges for togtrafikk på ruten Spikkestad–Asker–Oslo S–Lillestrøm. I 2018 videreføres arbeidet med hovedplan.

Planlegging av *kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen* omfatter ny *Narvik omformerstasjon* og tiltak på *Narvik stasjon*. Tiltakene er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). Narvik omformerstasjon skal erstatte den eksisterende omformerstasjonen på Rombak. Det planlegges å legge til rette for 750 meter lange godstog, samt å skille malmtrafikken til Luossavaarra-Kiirunavaara AB (LKAB)/Malmtrafikk AS (MTAS) og godstrafikken til Narvikterminalen. Det har pågått forhandlinger med LKAB om anleggsbidrag siden høsten 2016.

*Modernisering av Nygårdstangen godsterminal* er en oppfølging av konseptvalgutredningen for nytt logistikk-knutepunkt for Bergensregionen. På grunnlag av konseptvalgutredningen anbefalte Jernbaneverket at godsterminalen på sikt flyttes ut av Bergen. Fram til en slik framtidig terminal er på plass, er det nødvendig å opprettholde og øke kapasiteten på Nygårdstangen godsterminal, slik at denne kan håndtere den forventede veksten i godsmengder de kommende årene. Jernbanedirektoratet har foreslått at den videre planleggingen av moderniseringen av Nygårdstangen godsterminal slås sammen med ny planlegging av Bergen–Fløen slik at disse to tiltakene sees under ett. Planleggingen skal også legge til rette for opprusting/ombygging av hensetting og verksteder på Bergen stasjon i forbindelse med innfasingen av nye tog på Vossebanen. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken etter at Jernbanedirektoratets forslag er nærmere vurdert. Prosjektet Bergen–Fløen er nærmere omtalt under post 73.

*Stasjoner og knutepunkter*

*Leangen stasjon på Trønderbanen* er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). For å kunne ta i bruk nytt togmateriell på Trønderbanen planlegges en ny og lengre mellomplattform på Leangen stasjon, med adkomst fra ny vegbru som skal gå over Trønderbanen. Prosjektet vurderes bygget i to etapper. I 2018 videreføres detaljplanlegging med sikte på byggestart, jf. omtale under post 73.

*Skarnes stasjon på Kongsvingerbanen* er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), og er ett av flere tiltak som planlegges for å øke transportkapasiteten med flere doble togsett mellom Oslo og Kongsvinger. Prosjektet omfatter oppgradering av stasjonen med nye spor og større sporveksler og en universelt utformet personundergang. I 2018 slutføres detaljplan.

*Myrdal stasjon på Bergens-/Flåmsbanen* er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). For å bedre sikkerheten og reiseopplevelsen for passasjerene samt øke kapasiteten, planlegges det å bygge ny plattform for Flåmsbanen og overgang fra Rallarvegen. I 2018 slutføres arbeidet med byggeplan.

*Plattformforlengelser på Vossebanen* er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). I forbindelse med innføring av nye og lengre Flirt-togsett på Vossebanen er det behov for å forlenge plattformer ved flere stasjoner. I 2018 videreføres arbeid med detaljplan. Det planlegges også hensettingskapasitet til nye tog, jf. omtale under post 73.

*Plattformforlengelser på Gjøvikbanen* er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). Ved innføring av nye og lengre togsett på Gjøvikbanen i 2018 er det behov for å tilpasse både lengden og høyden på plattformene ved flere stasjoner. Det er varierende planstatus for de enkelte stasjoner og arbeidet videreføres i 2018.

På *Otta stasjon* planlegges det oppgradering med etablering av planskilt kryssing mellom plattformer og mellom sentrumsområdene øst og vest for jernbanen. Hovedplanen for oppgraderingen slutføres i 2018.

### **Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer**

Det foreslås bevilget 8 896,2 mill. kr. Posten omfatter utgifter til bygging av nye investeringsprosjekter på jernbanenettet.

Budsjettforslaget gir rasjonell gjennomføring av alle pågående store investeringsprosjekter i 2018, bl.a. nytt dobbeltspor på Follobanen (Oslo–Ski), strekningene Holm–Holmestrand–Nykirke som er planlagt fullført i 2017, og Farriseidet–Porsgrunn som er planlagt åpnet i 2018, begge på Vestfoldbanen, samt Arna–Fløen på Vossebanen. Det prioriteres en rekke mindre tiltak for å ivareta sikkerheten og miljøet, øke kapasiteten, utvikle stasjoner og knutepunkter, samt legge til rette for å ta i bruk flere nye tog og utvikle et bedre togtilbud.

Jernbanedirektoratet har stilt krav om samfunns mål, effektmål, dvs. reisetid, pålitelighet, frekvens og kapasitet, og resultatmål, dvs. ferdigstillelsesdato og forventet sluttkostnad, i inngåtte utbyggingsavtaler fram til ferdigstillelse.

Tabell 4.32 oppsummerer utbyggingsbudsjettet i 2018.

#### *Forslag til økte fullmakter*

For investeringsprosjektene over 500 mill. kr foreslås det, som tidligere år, at Stortinget gir Samferdselsdepartementet fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår innenfor en kostnadsramme.

For de prosjektene som ikke omtales med kostnadsramme foreslås det at Samferdselsdepartementet får en utvidet rammefullmakt til å forplikte framtidige budsjettår. Regjeringen foreslår en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 3 000 mill. kr, men slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 000 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Jernbanedirektoratet vil innenfor fullmakten videreføre og inngå avtaler med Bane NOR om å sette i gang nye tiltak.

Tabell 4.32 Utbygging av jernbaneinvesteringer i 2018

Prosjekt/tiltak	Mill. kr					
	Kost. ramme	Prog-nose slutt-kost.	Forbruk t.o.m. 2017	Forslag 2018	Anslag 2019	Rest etter 2019
Dovrebanen: Langset–Kleverud	5 357	4 334	3 971	241	122	
Dovrebanen: Venjar–Eidsvoll–Langset <sup>1</sup>		5 740	443	350	1 214	3 733
Vestfoldbanen: Holm–Holmestrand–Nykirke	6 645	6 318	6 301	17		
Vestfoldbanen: Farriseidet–Porsgrunn	7 559	7 435	6 468	572	83	312
Østfoldbanen: Sandbukta–Moss–Såstad <sup>1</sup>		9 249	668	745	1 027	6 809
Vossebanen: Arna–Fløen (Ulriken tunnel)	4 597	4 134	2 043	611	544	1 491
Vossebanen: Bergen–Fløen				105		
Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	27 876	25 997	13 853	4 697	3 158	4 686
Sum store prosjekter			33 747	7 338	6 148	17 031
Programområder:				1 558		
<i>Kapasitetsøkende tiltak</i>				854		
<i>Stasjoner og knutepunkter</i>				185		
<i>Tekniske tiltak</i>				169		
<i>Sikkerhet og miljø</i>				350		
Sum utbygging			33 747	8 896		

<sup>1</sup> For IC-prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset og Sandbukta–Moss–Såstad legges det ikke fram forslag om kostnadsramme i budsjettframlegget, se de respektive prosjektomtalene.

#### *IC Dovrebanen: Langset–Kleverud*

Det foreslås 241 mill. kr til avsluttende aktiviteter inkludert sluttoppgjør. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017).

Jernbanedelen av fellesprosjektet E6-Dovrebanen omfatter om lag 17 km nytt dobbeltspor og er første del av nytt dobbeltspor på strekningen Eidsvoll–Hamar. Dobbeltsporet ble tatt i bruk i desember 2015. Det har gitt høyere hastighet, økt kapasitet for kryssing samt en mer driftsstabil trafikkavvikling. Utbyggingen er samordnet med Statens vegvesen.

Kostnadsrammen for dobbeltsporet Langset–Kleverud er 5 357 mill. kr. Prognosen for slutt-kostnad er 4 334 mill. kr, som er 190 mill. kr lavere enn styringsrammen på 4 524 mill. kr. Det er usikkerhet om endelig slutt-kostnad på grunn av uenighet med entreprenør om sluttoppgjør.

#### *IC Dovrebanen: Venjar–Eidsvoll–Langset*

Det foreslås 350 mill. kr til ev. anleggsstart på prosjektet i 2018. Reguleringsplan ble vedtatt og detaljplan ble godkjent høsten 2016. Grunnerverv forventes ferdig i 2017. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag om kostnadsramme før oppstart.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), under post 72. Prosjektet omfatter utvidelse fra ett til to spor på Gardermobanen mellom Venjar og Eidsvoll, jernbanetekniske tilpasninger på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Langset. Strekningen er på totalt 13 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen.

#### *IC Vestfoldbanen: Holm–Holmestrand–Nykirke*

Det foreslås 17 mill. kr til ferdigstilling av prosjektet. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). I Prop. 127 S (2009–2010) *Ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område* ble prosjek-



tet lagt fram med kvalitetssikret kostnadsramme tilsvarende 6 618 mill. 2018-kr. Anleggsstart var i 2010. I Prop. 1 S (2013–2014) ble Stortinget orientert om at omfanget av prosjektet ble utvidet med bygging av heis i fjellet fra Holmestrandplatået og ned til nye Holmestrand stasjon. Kostnadsrammen ble økt til 6 645 mill. kr for å dekke prosjektet sin andel av merkostnadene. I Prop. 1 S (2015–2016) orienterte departementet om at Jernbaneverket hadde besluttet å endre løsningen for vann- og frostsikring i tunnelen samt tekniske og bygningmessige løsninger i stasjonshallen, for å ivareta dimensjonering for hastighet inntil 250 km/t. Prognosen for sluttkostnad er 6 318 mill. kr.

Dobbeltsporet ble satt i drift i forbindelse med ruteomleggingen i desember 2016. Etter åpningen og ruteomleggingen er reisetiden mellom Tønsberg og Oslo redusert med opptil 9 minutter. Ruteomleggingen ga i tillegg to nye ekspressavganger morgen/ettermiddag direkte mellom Tønsberg–Oslo/v.v. Disse direkteavgangene har en kjøretid på om lag 64 minutter, som er 15–18 minutter raskere enn den tidligere ruten. I 2017 er det etablert en midlertidig døgnbemannet vakt-sentral på Holmestrand stasjon, for å sikre at heiser, brannører og andre anlegg i fjellet fungerer som de skal. I 2017 ferdigstilles arbeidene med kollektivterminalen og med tilbakeføring av den nedlagte banen i tråd med reguleringsbestemmelsene.

#### *IC Vestfoldbanen: Farriseidet–Porsgrunn*

Det foreslås 572 mill. kr til rasjonell videreføring av de jernbanetekniske entreprisene og kontraktsinngåelse å fjerne gamle jernbanetekniske installasjoner på den eksisterende traseen. Det tas sikte på at det nye dobbeltsporet kan tas i bruk fra høsten 2018 og at prosjektet ferdigstilles i 2019. Bane NOR har i samarbeid med Porsgrunn og Larvik kommuner startet arbeidet med å avklare etterbruken av dagens trasé.

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), der det ble orientert om at Jernbaneverket hadde endret løsning for vann- og frostsikring i tunnelene og at signalarbeidene er utvidet til å inkludere nytt signalanlegg på Porsgrunn stasjon. Prognosen for sluttkostnad var på det tidspunktet anslått til 7 215 mill. kr. Siden dette har kostnadene på dag- og tunnelentrepriser økt utover tidligere forventet sluttkostnad. På denne bakgrunn foreslås kostnadsrammen økt til 7 559 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Prognosen for slutt-kostnad er nå 7 435 mill. kr.

Dag- og tunnelarbeidene på strekningen har vært fordelt på fire entrepriser, som ble startet opp sommeren 2012 og ferdigstilt i 2016. Samtidig ble kontrakter inngått og arbeidene påbegynt for de jernbanetekniske entreprisene. Gjenstående risiko er knyttet til omtvistet krav fra entreprenør. Det er risiko for framdriften på signal- og sikringsanlegget.

#### *IC Østfoldbanen: Sandbukta–Moss–Såstad*

Det foreslås 745 mill. kr til ev. oppstart av prosjektet i 2018. Reguleringsplanen var vedtatt i Rygge og Moss kommuner i februar 2017. Hovedarbeidene skal etter planen starte opp tidlig i 2019, med sikte på at de nye dobbeltsporene kan tas i bruk i desember 2024. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag om kostnadsramme før oppstart.

Prosjektet ble sist omtalt under post 72 i Prop. 1 S (2016–2017). Prosjektet er videre omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor det er prioritert innenfor første planperiode 2018–2023. Prosjektet omfatter drøye 10 km med nytt dobbeltspor, hvorav om lag 5 km i tunnel og kulvert, ny stasjon i Moss, anlegg for vending av tog, samt tilrettelegging for og tilkobling til nytt havnespor. Banen går gjennom Moss sentrum, og nye Moss stasjon skal ligge i dagen sør for dagens stasjon og dimensjoneres for ni tog i timen (lokal-, region-, og godstog).

#### *Vossebanen: Arna–Fløen (Ulriken tunnel)*

Det foreslås totalt 611 mill. kr til å videreføre Arna–Fløen (Ulriken tunnel). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*. Som det går fram av Prop. 131 S (2016–2017) fikk Samferdselsdepartementet i 2016 gjennomført en ny ekstern kvalitetssikring (KS2) av Arna–Fløen og Bergen–Fløen, og inntil nærmere avklaring foreligger ble det satt en ny kostnadsramme for Arna–Fløen (Ulriken tunnel) på 4 508 mill. 2017-kr, jf. Innst. 472 S (2016–2017).

Regjeringen legger opp til å prioritere framdriften til Bybanen i Bergen, framfor Bergen–Fløen, se egen omtale av Bergen–Fløen. Prioritering av framdriften til Bybanen i Bergen påfører merkostnader for Arna–Fløen (Ulriken tunnel). Dette gjelder rehabilitering av eksisterende Ulriken tunnel, i form av tapt riggområde, behov for ny planlegging av framdriften og mindre rasjonell gjennomføring av oppgraderingen av eksisterende Ulriken tunnel. Jernbanedirektoratet har

foreløpig anslått disse merkostnadene til om lag 240 mill. kr. Etaten legger opp til at merkostnadene på Arna–Fløen (Ulriken tunnel) kan håndteres innenfor kostnadsrammen som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 131 S (2016–2017).

Arna–Fløen (Ulriken tunnel) omfatter et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken parallelt med dagens, og ombygging av Arna stasjon. Det omfatter videre nye bruer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Ulriken tunnel (inkludert Arna stasjon) har en total lengde på 10,6 km, hvorav om lag 8 km går i den nye tunnelen. Kontrakt for Ulriken tunnel ble inngått i mai 2014. Tunnelarbeidene startet med konvensjonell tunneldriving på de første 800 meterne høsten 2014, og høsten 2017 var tunnelen ferdig boret med tunnelboremaskin.

#### *Vossebanen: Bergen–Fløen*

Det settes av 105 mill. kr til Bergen–Fløen. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, der Samferdselsdepartementet redegjorde for den gjennomførte felles kvalitetssikringen av Arna–Bergen, og at prosjektet Bergen–Fløen har økt betydelig i omfang etter at det ble stanset i 2010. Det ble videre orientert om at kvalitetssikringen anbefalte at Bergen–Fløen og Arna–Fløen ble slått sammen til ett prosjekt og at det ble skjermet for ytterligere omfangsendringer. Samferdselsdepartementet tilrådte at det ikke ble satt ny kostnadsramme for Bergen–Fløen, og at det ikke ble slått sammen med Arna–Fløen på grunn av at sammenhengen med og rekkefølgen av moderniseringen av Nygårdstangen godsterminal, Bybanen i Bergen, Kronstadsporet og Mindemyren godsterminal måtte avklares nærmere.

Med bakgrunn i den tette sammenhengen i omfang, tid og sted for gjennomføringen av Bergen–Fløen og moderniseringen av Nygårdstangen godsterminal, anbefaler Jernbanedirektoratet nå at prosjektene stanses og planlegges på nytt. Planleggingen av moderniseringen på Nygårdstangen godsterminal er omtalt under post 72. Planleggingen må også ta hensyn til grensesnitt mot både Bybanen, verksted for tog og hensetting. Dette for i størst mulig grad å unngå flere ombygginger og redusere ulempene for togpassasjerer og gods i byggeperioden. Jernbanedirektoratet anslår at ny planlegging av Bergen–Fløen og moderniseringen av Nygårdstangen innebærer en utsettelse av prosjektene med 1–2 år. I tillegg har

tiltakene grenseflater mot planlagt utvidelser av hensettingskapasiteten og tilpassinger av verksted på Bergen stasjon, begge i forbindelse med innfasingen av nye tog på Bergensbanen.

Regjeringen legger opp til å prioritere framdriften til Bybanen i Bergen, framfor Bergen–Fløen, slik at videre utbygging av Bybanen mot Fyllingsdalen kan følge planlagte framdrift. Bybanen har planlagt å ta i bruk arealer som i dag brukes til Kronstadssporet og Mindemyren godsterminal. For å friggi disse arealene må det bygges en midlertidig erstatningsterminal for biltogene som i dag kjører til Mindemyren.

Jernbanedirektoratet skal gjøre en nærmere kartlegging av konsekvensene av å prioritere framdriften av Bybanen framfor Bergen–Fløen. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken etter at Jernbanedirektoratets forslag er vurdert nærmere.

#### *Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo–Ski*

Det foreslås 4 697 mill. kr til gjenstående grunnerverv og hovedarbeider for innføring til Oslo S, tunnelen og dagstrekningen mot Ski og Ski stasjon. I forslaget er det også satt av midler til å dekke ventet valutatap for 2018. Det legges opp til at det nye dobbeltsporet kan tas i bruk fra desember 2021.

Follobanen er et av de største prosjektene som gjennomføres i Norge. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). Omregnet til 2018-kr er kostnadsrammen på 27 876 mill. kr, og styringsrammen er på 25 800 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er 25 997 mill. kr. Kostnads- og styringsrammene samt prognosen for sluttkostnad er ekskl. valutarsiko. Jernbanedirektoratet har inngått avtale med Bane NOR som regulerer kostnad, framdrift og kvalitet.

Prosjektet bidrar til et effektivt kollektivtrafikksystem med god kapasitet i Oslo-regionen. Østfoldbanen er i dag overbelastet, og det er ikke mulig å forbedre togtilbudet verken for lokal-, IC- eller godstrafikken. For vesentlige utbedringer av tilbudet må kapasiteten mellom Oslo og Moss/Fredrikstad økes ved å bygge ut mer dobbeltspor på strekningen. Det første prosjektet er Follobanen, som med to nye spor gir fire spor mellom Oslo S og Ski, noe som legger til rette for tilbudsforbedringer for lokal- og pendlertrafikken.

Bygging av Follobanen gir bedre *framkommelighet* ved å halvere reisetiden mellom Oslo S og Ski, fra om lag 22 til 11 minutter. Follobanen legger til rette for en betydelig tilbudsforbedring for region- og lokaltog mellom Oslo S og Ski, og videre østover sammen med andre prosjekter i

korridoren, herunder dobbeltsporutbygging på Vestre linje og planskilt avgrensning til Østre linje.

Kontraktene for hovedarbeidene med tunneldrivingen, Ski stasjon og underbygningsarbeider for innføring til Oslo S, samt første avrop på rammeavtale for signalanlegg, ble tildelt i 2015. Kontrakt for hovedarbeidene med jernbaneteknikk for innføring til Oslo S ble tildelt våren 2017. Siste avrop på rammeavtale signalanlegg planlegges tildelt i fjerde kvartal 2017. Prosjektet følger planlagt framdrift.

Arbeidene med tunnelen og med innføring til Oslo S er tidskritiske og utgjør den største risikoen for framdriften i prosjektet. Hovedarbeidene for underbygning videreføres i 2018, med jernbanetekniske arbeider fram til sommeren 2021. Hovedarbeidene for Ski stasjon videreføres fram til våren 2020, når stasjonen etter planen skal være klar til bruk.

Prosjektet har inngått tre kontrakter med betydelige utbetalinger i euro. Prosjektet har i 2018 budsjettert med utbetalinger av 213 mill. euro, og det er budsjettert med en avsetning for valutarisikoen på 230 mill. kr basert på en valutakurs på 9,3 kr pr. euro.

#### Programområder

##### *Kapasitetsøkende tiltak*

Det foreslås 854 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak. I 2018 prioriteres bygging av nye omformerstasjoner, kapasitetsøkende tiltak for gods, og nye hensettingsanlegg for å ta imot nye tog.

##### *Nye omformerstasjoner*

Det settes av 124 mill. kr til å bygge av nye omformerstasjoner på Arna (i tilknytning til Ulriken tunnel), ved Gjøvik (i forbindelse med innfasing av nye tog), i Oslo (i tilknytning til Follobanen) samt ved Solum (i tilknytning til Farriseidet–Porsgrunn). Gjøvik omformerstasjon slutføres i 2018.

*Arna omformerstasjon* forsterker strømforsyningen på Bergensbanen generelt, og gir tilstrekkelig kapasitet til den planlagte togtrafikken nær Bergen. Omformerstasjonen er nødvendig for å kunne ta i bruk strekningen Arna–Bergen. Forventet sluttkostnad for prosjektet er om lag 315 mill. kr.

*Oslo omformerstasjon* planlegges bygd ved Åsland til erstatning for dagens omformerstasjoner på Alnabru og Holmlia med sikte på ferdigstilling i 2021. Prosjektet forsterker strømforsyningen til den sør-østlige delen av jernbanen i Osloområdet, og skal gi tilstrekkelig kapasitet til den

planlagte togtrafikken på Follobanen. Forventet sluttkostnad for prosjektet er om lag 450–500 mill. kr.

*Solum omformerstasjon* bygges med sikte på å ta den i bruk samtidig med dobbeltsporet Farriseidet–Porsgrunn høsten 2018. Prosjektet forsterker strømforsyningen på den sørlige delen av Vestfoldbanen, og skal gi tilstrekkelig kapasitet til togtrafikken på det nye dobbeltsporet mellom Farriseidet og Porsgrunn. Forventet sluttkostnad for prosjektet er 310 mill. kr.

##### *Tiltak for godstrafikken*

Samlet foreslås det satt av 546 mill. kr til tiltak som legger til rette for økt godstrafikk. Det er satt av mindre beløp til sluttoppgjør for tømmerterminalen på *Vestmo* på Solørbanen som tas i bruk i 2017, og på *Fauske godsterminal*. *Fauske godsterminal* har en forventet sluttkostnad på 21 mill. kr.

Som del av de kapasitetsøkende tiltakene på *Ofofbanen* foreslås 55 mill. kr, til sluttarbeider og -oppgjør på Djupvik kryssingsspor og strakstiltak på Narvik stasjon. Det er behov for å gjennomføre strakstiltak på stasjonen for å tilpasse infrastrukturen til det svenske selskapet LKABs nye sikringsanlegg, sporveksler, signaler og driftsveger. Forventet sluttkostnad for disse strakstiltakene er 50 mill. kr.

Det settes av 103 mill. kr til strakstiltak på *Alnabru godsterminal* som sist er omtalt i Prop. 1 S (2016–2017). Tiltakene skal gi bedre driftsstabilitet og effektivitet. Deler av tiltakene er allerede fullført. Det planlegges byggestart i 2018 på de mest omfattende delene av prosjektet (bl.a. arbeid med terminalens ankomstspor), med sikte på å være ferdig med disse i 2019. Prosjektet har økt i omfang og forventet sluttkostnad for strakstiltakene har økt, fra opprinnelig 200 mill. kr til om lag 280 mill. kr. Dette gjelder bl.a. ombygging av deler av kontaktledningsanlegget.

Det settes av 44 mill. kr til ferdigstilling av *Heggstadmoen godsterminal* og *Heimdal stasjon*. Utbyggingen legger til rette for bedre kapasitet og avgangspunktighet. Forventet sluttkostnad for utbyggingen av Heggstadmoen godsterminal og Heimdal stasjon er samlet på om lag 296 mill. kr, hvorav 149 mill. kr gjelder Heimdal stasjon.

Det settes av 320 mill. kr til kryssingssporene *Ler* og *Kvam* på *Dovrebanen* samt *Bolstadøyri* på *Bergensbanen*. Kryssingssporene bidrar til å økt kapasitet og driftsstabilitet. Kostnadsanslaget for *Ler* er 230 mill. kr med planlagt ferdigstilling i 2019. For *Kvam* er kostnadsanslaget 160 mill. kr med planlagt ferdigstilling i 2018. Kostnadsansla-

get for Bolstadøyri er 200 mill. kr med planlagt ferdigstilling i 2019.

Det settes av 21 mill. kr til blokkposter på *Kongsvingerbanen* i 2018. Prosjektet gjennomføres i sin helhet i 2018 og legger til rette for at flere tog kan kjøre tettere, slik at kapasiteten på strekningen kan økes og utnyttes bedre.

#### *Kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området*

Det foreslås 30 mill. kr til tiltak for å gi en mer robust infrastruktur og bedre trafikkavvikling i Oslo-området. I 2018 videreføres tiltakene på Asker–Lysaker og Lillestrøm stasjon, i hovedsak sporveksler, signaler, blokkposter samt div. sporarbeider, ombygging av kontaktledning og jernbanetekniske arbeider. Kostnadsanslaget for tiltakene er 230 mill. kr. I tillegg videreføres tiltak som gjør det mulig for flere tog å kjøre samtidig på strekningen Nationaltheatret–Lysaker i Oslostunnelen.

Det pågår også planarbeid for tiltak på stasjonene Lillestrøm, Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker, samt på strekningen videre mot Brakerøya. Prioritering og rekkefølgen på gjennomføringen av tiltakene ses på i det pågående planarbeidet.

#### *Hensetting av tog*

Det foreslås totalt 154 mill. kr til økt kapasitet for hensetting av nye tog på Vossebanen, ved Jaren på Gjøvikbanen, i Gjøvik-området for øvrig, samt i Drammens-området. Det er samlet sett bestilt 125 nye togsett siden 2008, der 34 av togsettene planlegges levert og innfaset i trafikk i perioden 2018–2020. De nye togene øker behovet for kapasitet til hensetting langs de strekningene de tas i bruk.

På Gjøvikbanen er det lagt opp til å fase inn ti nye togsett i 2017 og 2018. Det er behov for økt kapasitet for hensetting ved Jaren og Gjøvik. Tiltakene er ikke tidligere omtalt for Stortinget. Det pågår detaljplanlegging av prosjektet Jaren hensetting, som omfatter oppgradering av plattformer, hensettingsanlegg, samt ny driftsbasis på Jaren stasjon. Planleggingen videreføres i 2018. I forbindelse med innfasingen av de nye togsettene er det også behov for fire nye hensettingsplasser ved Gjøvik i 2018. Detaljplan og bygging av disse plassene gjennomføres i 2018, med sikte på at de nødvendige plasser til hensetting av tog er klare til bruk i desember 2018.

Det er behov for økt kapasitet for hensetting av tog i *Drammen* for å legge til rette for framtidige tilbudsforbedringer, ta imot nye tog, samt for å erstatte hensettingsplasser som bortfaller i for-

bindelse med framtidig bygging av IC på Vestfoldbanen ut fra Drammen. Behovet for hensetting i *Drammen* er heller ikke tidligere omtalt for Stortinget. Det planlegges å bygge ny kapasitet for hensetting innen 2020. Kostnadsanslaget er 225 mill. kr.

#### *Stasjoner og knutepunkter*

Det foreslås 185 mill. kr til tiltak på stasjoner og knutepunkter. I 2018 prioriteres tiltak på stasjonene på Leangen og Sørumsand.

I tillegg til planlegging av tiltak for å kunne ta imot nye tog på *Leangen stasjon* på Trønderbanen, jf. nærmere omtale under post 72, legges det opp til byggestart for prosjektet i 2018 med sikte på ferdigstilling i 2019–2020.

*Sørumsand stasjon* er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Prosjektet omfatter ombygging av stasjonen med to nye sideplattformer og et nytt spor til plattform 2. I tillegg erstattes mellomplattformen og tilhørende planovergang med en universelt utformet undergang. Prosjektet legger til rette for systemkryssing ved Sørumsand og bidrar til en mer robust ruteplan. I 2016 ble byggeplanen ferdigstilt, og det ble gjennomført forberedende arbeider. Det legges opp til at den nye stasjonen kan tas i bruk i 2018, med sluttarbeider i 2019. Forventet sluttkostnad for prosjektet er 190–200 mill. kr.

#### *Tekniske tiltak*

Det foreslås totalt 169 mill. kr til utbygging av jernbanens telesystemer og IKT-systemer for trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, planlegging av sportilgang og video-overvåkning mv.

I 2018 videreføres løpende oppgraderinger og utbedringer av jernbanens mobilnett, *GSM-R*. Det gjennomføres flere mindre tiltak for å sikre at de sentrale *GSM-R*-systemene, radionettet og funksjonaliteten i *GSM-R*-nettet tilfredsstillende kravene til sikkerhet og kvalitet. Det omfatter bl.a. tiltak for å begrense forstyrrelser i *GSM-R*-nettet fra kommersielle mobiltelefonnett, og dermed opprettholde tilgjengeligheten i *GSM-R*-nettet. Videre jobbes det med tiltak på et sikkerhetsnett (redundant kjernenett) i kommunikasjonen for bedre tilgjengelighet og driftsstabilitet, som forhindrer at togtrafikken stanser på grunn av utfall i kommunikasjon mellom togledersentralen og lokførere.

I 2018 fullføres et prosjekt for å gjøre telenettet mindre sårbart for ytre påvirkninger og driftsavbrudd. Dette omfatter nye reservestrømforsy-

ning, samt fysisk oppgradering og sikring av kritiske tekniske rom for telenettet. Prosjektet startet opp i 2015 og forventet sluttkostnad er om lag 35 mill. kr.

Det pågår også utbygging av kapasitet og tilgjengelighet i transmisjonsnettet, som skal sikre nødvendig samband for togframføringen og for styring og kontroll av tekniske anlegg knyttet til togframføringen.

Det pågående prosjektet for utbedring av kundeinformasjon videreføres. Dette omfatter utbygging av kundeinformasjonsanlegg, høytalere og visuell dynamisk informasjon, samt teknisk utstyr som er nødvendig for driften av disse anleggene på togstasjonene. Tiltakene bidrar til bedre kundetilfredshet og mer effektiv trafikkavvikling. På stasjoner med mye trafikk vises sammensettingen av togene på skjermene. Dette bidrar til mer effektiv av- og påstigning, mer effektive stasjonsopphold, mindre forsinkelser og dermed bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Prosjektplanen omfatter løsninger for universelt utformet kundeinformasjon. I 2018 er det planlagt å innføre to nye nettbaserte løsninger for trafikkinformasjon til personer med nedsatt funksjonsevne.

#### Sikkerhet og miljø

Det foreslås 350 mill. kr til programområdet, som omfatter tiltak for å opprettholde eller forbedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur. Dette omfatter tiltak for sikring og sanering av planoverganger, rassikring, tunnelsikkerhet, teknisk trafiksikkerhet, og miljøtiltak.

Jernbanedirektoratet vil videreføre eksisterende avtale med Bane NOR som omfatter samtlige av de nevnte områdene. Bane NOR må, innenfor rammene avtalen setter, vurdere hvilke tiltak som gir best måloppnåelse. Bane NOR skal analysere jernbanestrekningene for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. Basert på en samlet vurdering av risikobildet skal Bane NOR gjennomføre tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, forhindre avsporing og sammenstøt mellom tog, rassikringstiltak mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.

Det er på usikrede planoverganger at det skjer flest dødsfall i forbindelse med togframføring. Tiltak for sikring og sanering av planoverganger omfatter planskilte kryssinger (kulverter og bruer), sikring/varsling, vegomlegging/utbedring av veg-geometri, holdningssskapende arbeid m.m.

Klimaendringer har ført til mer flom og flere ras. Slike hendelser gir økt risiko for ulykker og driftsforstyrrelser i togtrafikken. Rassikringstiltak omfatter bl.a. sikring mot steinsprang, flom og løsmasseskred, drenering, stabilisering av linjen m.m.

Tunnelsikkerhetstiltak omfatter i hovedsak tiltak for selvevakuering, herunder nødlys og skilting, tiltak for assistert evakuering, brannhemmende tiltak og ulykkesforebyggende tiltak.

Miljøtiltak omfatter håndtering av forurensning og avfall, tiltak mot dyrepåkjørsler, arbeid med å redusere støyplager, energieffektivisering, samt å minske konflikter mellom jernbanen og naturmangfoldet.

## Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum		31 000	95 800
	Sum kap. 4352		31 000	95 800

### Post 01 Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum

Det budsjetteres med 95,8 mill. kr i inntekter fra Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum. Om lag 1 mill. kr av inntektene gjelder jernbane-

museet, og de resterende gjelder jernbaneskolen. Jernbaneskolen sine inntekter øker med 64,8 mill. kr fra saldert budsjett 2017 og tilsvares av en økning i utgiftene under kap 1352, post 01. Økningen er knyttet til at Bane NOR nå skal betale for kurs som gjennomføres på jernbaneskolen.

**Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	63 302	71 514	72 000
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	16 560	19 751	20 200
	Sum kap. 1354	79 862	91 265	92 200

Det foreslås bevilget 92,2 mill. kr til Statens jernbanetilsyn, som er en videreføring av aktivitetsnivået i 2017.

Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporveg og forstadsbane, samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Staten er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen og lover om taubaner og fornøyelsesinnretninger.

På jernbaneområdet er tilsynets oppgaver knyttet til sikkerhet, samtrafikkveie, konkurranse i jernbanemarkedet og passasjerrettigheter. Sikring av jernbanen mot terror og sabotasje samordnes i tilsynet med sikkerhetstilsyn. Tilsynet deltar i utviklingen av felleseuropeiske regler for sikkerhetsstyring, samtrafikk og markedsovervåking på jernbane, gjennom ekspertgrupper, komiteer og European Railway Agency (ERA).

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretning er tilsynets oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Tilsynet deltar i internasjonalt arbeid på flere områder innen bl.a. internasjonal regelverksutvikling, markedsovervåking og sikkerhet med betydning for Norge

Statens jernbanetilsyn har 64 ansatte med kontorer i Oslo og Trondheim. Staten fører tilsyn med i underkant av 40 jernbanevirksomheter og i underkant av 700 virksomheter med ansvar for om lag 900 fornøyelsesinnretninger og om lag 800 taubaneanlegg. På jernbanesiden er aktørene store og relativt ensartede, med Bane NOR SF i en særstilling. Blant virksomhetene som driver taubaner og fornøyelsesinnretninger er det store forskjeller i størrelse og organisering.

*Status og resultater*

Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Tall for årene 2011–2015 viser at blant EU/EØS-landene er Norge det nest tryggeste, etter Irland. Det høye sikkerhetsnivået har vært stabilt i mange år, med et gjennomsnitt på 33 jernbaneulykker de siste seks årene.

Jernbanevirksomhetene som opererer i Norge har tilfredsstillende sikkerhetsstyring, men bransjen har noen felles utfordringer innen bl.a. beredskap, leverandøroppfølging, føreropplæring, systematikk rundt avviksoppfølging og sikring mot terror og sabotasje. På flere av områdene har tilsynets innsats de siste årene gitt tydelige resultater, men videre innsats er nødvendig for å opprettholde forbedringsarbeidet og komme opp på godt nivå. Innsatsen på disse og andre områder blir enda viktigere med nye aktører i markedet. Bane NOR SF har en sentral rolle som premissgiver, og fortsatt oppfølging av deres arbeid på mange områder vil være avgjørende.

Tilsynet har god oversikt over konkurranse- og markedsforholdene i jernbanesektoren, og et godt grunnlag for å prioritere ressurser der de gir størst effekt. Tre klagesaker og en sak initiert av tilsynet selv ble behandlet i 2016. Det er utstrakt samarbeid mellom markedsovervåkningsorganer i EU/EØS, noe som har medført norsk påvirkning på felles regelverk og verdifull erfaring til intern videreutvikling.

Sikkerheten for publikum i taubaner og fornøyelsesinnretninger er på et stabilt og høyt nivå. Fire hendelser med alvorlig personskade eller teknisk uhell ble registrert for taubaner i sesongen 2015/2016. 14 ulykker med middels alvorlig personskade eller teknisk uhell/svikt ble registrert for fornøyelsesinnretninger i 2016.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 72 mill. kr til tilsynet med jernbane, trikk og t-bane. Dette er en videreføring av nivået fra saldert budsjett 2017.

Åpning for konkurranse om persontransport som følge av jernbanereformen vil medføre nye aktører inn i det norske jernbanemarkedet. Det samme vil EUs jernbanepakke IV. Det er sannsynlig at det blir behov for økt innsats på områdene veiledning, tillatelser, sikkerhetsattestifikater, tilsyn og saker knyttet til konkurransen i markedet. I første omgang innebærer jernbanepakke IV, hvis rettsakten tas inn i EØS-avtalen, et behov for tilpasninger av jernbanetilsynet til ERA sin utvidede rolle knyttet til sikkerhetsattestifikater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy («One Stop Shop»).

Basert på Statens jernbanetilsyn sitt kunnskapsgrunnlag og oversikt over situasjonen i 2018 vil fortsatt tilgang til rett og tilstrekkelig kompetanse og kapasitet være kritiske faktorer for måloppnåelse. De viktigste aktivitetene for 2018 er:

- tilsyn tilpasset et jernbanemarked med flere aktører
- tilpasninger til ERA sin utvidede rolle knyttet til sikkerhetsattestifikater og tillatelser
- markedsovervåker på jernbanemarkedet.

Statens jernbanetilsyn skal i 2018 utnytte og styre ressurser og kompetanse bedre etter en kartlegging og analyse i 2017.

Med bakgrunn i gjennomføringen av jernbanereformen, flere aktører og internasjonale aktører på det norske jernbanenettet har Samferdselsdepartementet bedt Statens jernbanetilsyn om å

utrede en mulig innføring av gebyrfinansiering av deler av tilsynet sine driftsutgifter på post 01. Formålet med en ev. gebyrfinansiering er bl.a. å vise for aktørene at tilsynets «tjenester», bl.a. tillatelser og godkjenninger mv., har en kostnad og å bidra til en viss aktivitetsregulering av tilsynets virksomhet på områder der tilsynets aktivitet er styrt av behovene til og etterspørselen fra aktørene på jernbanenettet.

**Post 21 Spesielle driftsutgifter, tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger**

Det foreslås bevilget 20,2 mill. kr til tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Av utgiftene er 14,3 mill. kr brukerfinansiert med gebyrer, jf. kap. 4354 post 01. Dette er en videreføring av aktivitetsnivået fra 2017.

Lov om taubaner og lov om fornøyelsesinnretninger trådte i kraft fra 1. juli 2017. Tilsynet følger opp innføringen av regelverket som har pågått de siste årene. Dette innebærer bl.a. at tilsynet jobber med å være tydelige i kommunikasjonen med aktørene, og viderefører arbeidet med å fremstille regelverket på en oversiktlig og brukervennlig måte. Tilsynet følger opp konsekvenser av nye lover og forskrifter både gjennom videre tilpassing av risikobasert tilsynsmetodikk, og nødvendige endringer i prosessen for behandling av søknader om tillatelser til drift for taubaner og fornøyelsesinnretninger. Begge lovene inneholder nye bestemmelser om rapportering av ulykker, alvorlige hendelser og hendelser til Statens jernbanetilsyn. Denne rapporteringen følges også opp i 2018.

**Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	13 728	13 959	14 300
	Sum kap. 4354	13 728	13 959	14 300

**Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger**

Det budsjetteres med 14,3 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnret-

ninger, som er videreføring av nivået fra saldert budsjett 2017.

**Kap. 5611 Aksjer i NSB AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
85	Utbytte	595 000		150 000
	Sum kap. 5611	595 000		150 000

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konsernover-

skuddet etter skatt. I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 150 mill. kr i 2018.



## Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1360	Kystverket	2 654 574	2 541 117	2 546 100	0,2
1361	Samfunnet Jan Mayen	50 615	47 215	52 700	11,6
1362	Oljevern- og miljøsentert i Lofoten og Vesterålen			27 300	
	Sum kategori 21.60	2 705 189	2 588 332	2 626 100	1,5

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4360	Kystverket	12 791	11 700	12 000	2,6
4361	Samfunnet Jan Mayen	7 579	5 700	5 900	3,5
	Sum kategori 21.60	20 370	17 400	17 900	2,9

Regjeringen vil legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, trygg og miljøvennlig sjøtransport og en effektiv beredskap mot akutt forurensning som hindrer og begrenser miljøskade. I den løpende forvaltningen av sjøtransport, havner og for sjøsikkerhet og beredskap har Kystverket ansvaret for å redusere klimagassutslippene og ta miljøhensyn innen egen sektor.

Regjeringen vil utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn og styrke samspillet mellom dem, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse. Som en del av dette arbeidet vil regjeringen legge til rette for at godstransport på veg kan overføres både til sjø og bane.

Samferdselsdepartementets virkemidler innenfor kystforvaltningen omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Kystverket og tilskuddsordninger innen havneområdet.

Til Kystverket foreslås bevilget 2 546,1 mill. kr. Det budsjetteres med 767,6 mill. kr i sektoravgifter, jf. omtale av kap. 5577 under programkategori 21.10 Administrasjon.

Samferdselsdepartementet har forvaltningsansvaret for Samfunnet Jan Mayen, mens driften ivaretas av Forsvaret. Til Samfunnet Jan Mayen foreslås det bevilget 52,7 mill. kr, inkludert 5 mill. kr til forprosjekt for nytt hovedbygg.

Til det nye oljevern- og miljøsentret i Lofoten og Vesterålen foreslås en bevilgning på 27,3 mill. kr.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Sjøtransport er dominerende når det gjelder godstransport ut og inn av Norge, med en andel på 80 pst. Utenrikstransporten omfatter i stor grad

transport av store volumer, gjerne med bulklast som f.eks. petroleumsprodukter og mineraler over lange avstander. Dersom en ikke regner med transport av petroleumsprodukter, er andelen 75 pst. I innenrikstransporten står sjøtransporten for om lag 50 pst. av godstransportarbeidet.

Sjøtransporten har lave infrastrukturkostnader og lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personskader sammenliknet med andre transportformer. Ved høy kapasitetsutnyttelse, har godstransport på sjø over lange avstander relativt lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp. Tekniske tiltak, operasjonelle tiltak og drivstofftiltak kan bidra til å redusere utslippene av CO<sub>2</sub>.

Overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på vegnettet, redusere infrastrukturkostnadene, og redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning. NTP Godsanalyse viser at potensialet for godsoverføring mellom transportformene utgjør en relativt liten andel av transportvolumet på norsk område. Det anslås at 5–7 mill. tonn av dagens godstransport på om lag 270 mill. tonn på veg potensielt kan overføres til sjø eller jernbane. Den samlede overføringseffekten av de foreslåtte tiltakene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er beregnet til om lag 2,4 mill. tonn gods eller 1,4 mrd. tonnkm.

For å lykkes med godsoverføring må aktører i hele transportkjeden bidra. De fleste trafikkhavnene er kommunale, og staten eier ingen ordinære trafikkhavner. Kommunene har som planmyndighet og havneeier derfor en helt sentral rolle i å tilby og legge til rette for attraktive havnetjenester. Effektiv drift og forvaltning av havnene vil kunne legge til rette for å overføre gods fra veg til sjø. Men det er markedsaktørene, herunder vareeiere og transportører, som velger den transportformen som er best tilpasset egne behov.

Regjeringen har de siste årene etablert nye tilskuddsordninger for å stimulere til økt godstransport på sjø. Fra 2015 gis det tilskudd til havnesamarbeid som skal bidra til mer effektive havner. Det ble innført en ny tilskuddsordning for overføring av gods fra veg til sjø i 2017. Redere kan søke tilskudd til prosjekter som vil bidra til å overføre gods fra veg til sjø. Ordningen er basert på at vegtransport medfører høyere kostnader for samfunnet i form av bl.a. kø, ulykker, klimagassutslipp, lokal forurensning og støy.

Kystverket har ansvaret for forebyggende sjø-sikkerhetstiltak, som navigasjonsinfrastruktur, lostjenesten og sjøtrafikkssentraltjenesten. Dette

bidrar til forutsigbar og sikker seilas og reduserer risiko for alvorlige hendelser. Kystverkets navigasjonsinfrastruktur omfatter i overkant av 21 000 navigasjonsinnretninger som bl.a. fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvarere. Tilgjengeligheten (oppetid) til navigasjonsinnretningene er høy og i tråd med anbefalingene i internasjonale retningslinjer.

Vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrstasjoner ble i 2016 beregnet til om lag 1,65 mrd. kr, hvorav 1,2 mrd. kr gjelder navigasjonsinnretninger. Vedlikeholdsetterslepet er redusert, og navigasjonsinnretninger som er viktig for sikkerheten, er prioritert. Kystverket har ansvar for nærmere 700 moloer og 450 kaianlegg. For å unngå at denne infrastrukturen ytterligere forvitrer må det utføres jevnlig vedlikehold.

Det ventes at klimaendringene vil øke havnivået og føre til kraftigere vind og mer intens nedbør. Klimaendringene kan kreve endret standard på nyanlegg og øke kostnadene til planlegging, etablering, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur. Dette følges opp i planprosessene og ved prosjektering bl.a. gjennom endrede krav til dimensjonering.

Videre har Kystverket det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning, og for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem. Det forventes at sjøtransportens aktivitet, målt i utseilt distanse, vil øke i årene framover. Dette kan føre til flere skipsulykker og akutte forurensningshendelser dersom det ikke iverksettes nye tiltak, eller at eksisterende tiltak videreutvikles. Aktuelle tiltak er beskrevet i Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs*.

Med økt maritim aktivitet i nordområdene er det behov for å utvikle nye metoder for å bekjempe oljeforurensning i islagte farvann. Nye metoder kan medføre økt behov for opplæring og gjennomføring av øvelser. Samferdselsdepartementet skal etablere og utvikle et oljevern- og miljøsenster i Lofoten/Vesterålen, jf. kap. 1362. Senteret skal utvikles til å bli et kompetansesenter innenfor arbeidet med oljevern og marin forsøpling og fremme kunnskap, kostnadseffektive og miljøvennlige teknologier og metoder.

Krav til sjøsikkerhet og stadig større fartøyer krever større manøvreringsrom og øker behovet for å utdype og utvide farleder og havneområder. Disse tiltakene kan på den annen side gi negative konsekvenser lokalt bl.a. for naturmangfold og vannkvalitet. I forbindelse med tiltakene gjennomføres imidlertid også en rekke miljømudringspro-

sjekter som fjerner forurensede masser og sikrer disse i godkjente deponier.

Den teknologiske utviklingen stiller sjøtransporten overfor nye utfordringer. Målet er å legge til rette for å utvikle en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport. Utviklingen av autonome fartøyer kan gjøre sjøtransport konkurransedyktig på nye områder, og dermed bidra til å flytte godstransport fra veg til sjø. Samtidig vil utviklingen av autonome fartøyer kreve videreutvikling av statlige sjøsikkerhetstjenester, infrastruktur og regelverk. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet samarbeider derfor i dag med industri og forskningsmiljøer for å bygge opp ny kunnskap. Verdens første testeområde for autonome fartøyer, som ble etablert i Trondheimsfjorden i 2016, er et viktig tiltak i denne sammenhengen.

Utviklingen av autonome fartøyer og automatiserte maritime operasjoner går raskt, og norsk maritim industri er ledende på området. Det er en viktig oppgave å legge til rette for at norsk forskning og utvikling fortsetter å være verdensledende innen maritim automatisering og autonomi.

I 2017 startet Kystverket etablering av AIS-basestasjoner på Svalbard. Et nytt basestasjonskonsept for bruk på steder uten infrastruktur som kraftforsyning og sambandsnett er under utprøving, særlig med tanke på bruk ved videre utbygging på Svalbard. I juli 2017 ble de to AIS-satellittene NORSAT-1 og NORSAT-2 satt i drift. AISSat-3 planlegges satt i drift i 2018.

Norsk tilstedeværelse på Jan Mayen opprettholdes også etter at Loran-C ble lagt ned 1. januar 2016. Jan Mayens beliggenhet gjør øya godt egnet for referansestasjoner for satellittbaserte navigasjonssystemer, slik som EGNOS og Galileo. Bygningsmassen på øya er av eldre dato.

## Resultatrapport 2016

### *Framkommelighet*

I august 2016 satte regjeringen ned et lovutvalg som fikk i oppdrag å utarbeide forslag til ny havne- og farvannsløp. Formålet er å få på plass et mer brukervennlig og tidsriktig regelverk for å bedre sikkerheten til sjøs og legge til rette for en mer effektiv og miljøvennlig sjøtransport. Utvalget skal levere sin utredning innen 1. mars 2018.

Analyser og utredninger av godstransportsektoren generelt, og sjøtransport og havnemarkedet spesielt, har gitt et bedre faglig grunnlag for å utvikle virkemidler og tiltak innen transportsektoren. Kystverket har utredet mulige effektiviserings- og miljøtiltak i havner og analysert godsomslaget i stamnetthavnene. Samferdselsde-

partementet har hatt ansvaret for å bedre datagrunnlaget for å utvikle mer pålitelig statistikk og kartlegging av varestrømmer. Kystverket har styrket sin kapasitet og kompetanse innen analyse og utredning.

Følgende investeringsprosjekter ble avsluttet i 2016:

### *Fiskerihavner*

- Salthella fiskerihavn i Austevoll kommune, Hordaland – utdyping av havna og bygging av molo
- Myre fiskerihavn i Øksnes kommune, Nordland – utdyping av innseilingsled, nye moloer og etablering av nytt næringsareal
- Træna fiskerihavn i Træna kommune, Nordland – utdyping av innseilingsled og bygging av nytt næringsareal
- Berlevåg fiskerihavn i Berlevåg kommune, Finnmark – utdyping indre havn og bygging av ny molo
- Sommarøy fiskerihavn i Tromsø kommune, Troms – utdyping av indre havn og breddeutvidelse av innseilingsled.

### *Farleder*

- Innseiling til Svelgen i Svelgen kommune, Sogn og Fjordane
- Gjennomseiling Olstokvær i Meløy kommune, Nordland
- Nordlig innseiling til Ålesund, Møre og Romsdal
- Borg indre havn – vedlikeholdsmudring i Fredrikstad kommune, Østfold
- Borg havn – mudring Ørakanalen i Fredrikstad kommune, Østfold.

Kystverket har utarbeidet et forprosjekt for Stad skipstunnel. Det skal nå foretas en ekstern kvalitetssikring, KS2, av prosjektet.

Kystverket fikk i desember 2015 i oppdrag å gjennomføre en utredning for å vurdere ulike konsepter for ny havneinfrastruktur i Longyearbyen. Endelig rapport med anbefaling om videre arbeid ble lagt fram høsten 2016.

### *Sjøsikkerhet*

Vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger ble i 2016 i hovedsak gjennomført etter plan. Økte bevilgninger de siste fire årene har redusert vedlikeholdsetterslepet. Av hensyn til sjøsikkerheten er vedlikehold av innretninger med direkte betyde-

ning for sikker navigasjon prioritert framfor bygninger. For å opprettholde sikkerhetsnivået ble det i 2016 også prioritert å utbedre stormskader på innretningene.

Tabell 4.33 viser tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys,

dvs. fyr, lykter, lanterner og lysbøyer, samt radar-svarere. Tilgjengeligheten var 99,8 pst. i 2016. Den høye tilgjengeligheten bidro til at det i 2016 ikke var ulykker som følge av svikt i navigasjonsinnretningene.

Tabell 4.33 Tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger

	2014	2015	2016	Endring i pst. 2015–2016
Antall anlegg	5 979	6 094	6 244	2,5
Antall slukninger	956	992	828	-16,5
Antall slukkedøgn	6 242	6 731	4 754	-29,4
Tilgjengelighet i pst.	99,7	99,7	99,8	0,1

Kilde: Kystverket

Automatisk Identifikasjon System (AIS) er et sentralt hjelpemiddel i sjøtrafikkovervåkingen. Sjøtrafikksentralene benytter informasjon både fra de landbaserte AIS-basestasjonene og AIS-satellitene. Gjennomsnittlig tilgjengelighet (oppetid) for de 58 AIS-basestasjonene som opereres av Kystverket, var 99,7 pst. i 2016.

For å unngå farlige situasjoner og sikre god trafikkflyt gir Kystverkets sjøtrafikksentraler informasjon til fartøyer om bl.a. værforhold og

skipstrafikk, assisterer fartøyer med navigeringen ved behov og organiserer trafikken i sine tjenestoområder. Sjøtrafikksentralene ga i overkant av 408 000 seilingsklareringer i 2016, som er en økning med 10,7 pst. fra 2015, jf. tabell 4.34. Årsaken til den store økningen er utvidelsen av dekningsområdet til Horten sjøtrafikksentral VTS (Vessel Traffic Service) til også å omfatte Oslo havn. Fra 2010 til 2016 økte antall seilingsklareringer med over 58 pst.

Tabell 4.34 Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral

	2014	2015	2016	Endring pst. 2015–2016
Fedje	93 251	93 466	93 258	-0,2
Kvitsøy	155 438	151 796	151 631	-0,1
Horten	103 580	114 268	154 716	35,4
Brevik	8 608	9 063	8 571	-5,4
Alle seilingsklareringer	360 877	368 593	408 176	10,7

Kilde: Statistisk sentralbyrå/Kystverket – StatRes

Tabell 4.35 Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen

	2014	2015	2016	Endring pst. 2015–2016
Antall inngrep	7 225	7 403	6 973	-5,8
Andel inngrep av alle seilaser	2,0	2,0	1,7	

Kilde: Kystverket

Det ble registrert 14 ulykker med skip i sjøtrafikk-sentralenes tjenesteområder i 2016. Ingen av disse skyldtes svikt i sjøtrafikksentraltjenesten, og det er ikke rapportert om person- eller miljøskade ved disse ulykkene.

Lospliktig trafikk omfatter både fartøyer med los om bord og fartøyer der føreren har farledsbevis. Den registrerte lospliktige trafikken i 2016 var på om lag samme nivå som i 2015, men fordelingen har endret seg ved at antall registrerte seilaser på farledsbevis økte med 3 316 seilaser eller 4,5 pst. fra 2015 til 2016, samtidig som antall seilaser med los om bord gikk ned med 3 035 eller 7,2 pst. Dette indikerer at den nye farledsbevisordningen som legger til rette for økt bruk av farledsbevis, og dermed lavere kostnader for skipsfarten, fungerer etter hensikten.

Det ble i 2016 registrert 16 ulykker med lospliktige fartøyer, hvorav seks ulykker med los ombord. Det var ingen ulykker med fartøyer som hadde dispensasjon fra losplikten.

I 2016 ble det gitt til sammen 10 mill. kr i tilskudd til havnesamarbeid fordelt på 17 tiltak. Støtten gis innenfor rammen av EUs statsstøtte- og konkurranseregulering. Tilskuddsordningen forvaltes av Kystverket

Kystverkets nettbaserte meldingsportal Safe-SeaNet Norway er en nasjonal meldingsportal for skip som benyttes til å gi informasjon til flere myndigheter ved anløp til havn. I 2016 er portalen utviklet videre bl.a. gjennom økt grad av automatisering, tilrettelegging for egenadministrasjon for havnene og flere metoder for brukere til å registrere meldinger. I 2016 var tjenesten tilgjengelig for brukerne i 99,9 pst. av tiden.

E-navigasjon er et globalt konsept som utvikles i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Den skal legge til rette for digital, automatisk og sømløs utveksling av informasjon mellom skip og mellom skip og myndigheter og havner. Kystverket deltar i flere samarbeidsprosjekter med norsk industri og forskningsinstitusjoner for å utvikle og prøve ut e-navigasjonstjenester.

For en raskere situasjonsvurdering og mer effektiv beslutning om endring av sikringsnivået i havnene oppdateres rutiner og varslingsystemer kontinuerlig. For å styrke beredskapsvakten er bemanningen økt. Både IMOs og EUs regelverk krever at det gjennomføres sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for alle havner og havneanlegg som betjener internasjonal trafikk. Ved utgangen av 2016 var om lag 640 havneanlegg godkjent for å ta imot trafikk som faller inn under disse regelverkene.

For å følge opp EUs bestemmelser om havnesikring gjennomførte Kystverket også i 2016 et stort antall verifikasjoner og andre oppfølgingstilsyn av havneanlegg i henhold til gjeldende forskrifter. Ved avvik fra regelverket utsteder Kystverket pålegg om å lukke avvikene og at opprettingen skal dokumenteres. Havneanleggene kan bli fratatt sin godkjenning hvis dette ikke følges opp.

BarentsWatch er et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem for Norges hav- og kystområder som består av to hoveddeler: Åpne tilgjengelige tjenester og en lukket del for tjenester som effektiviserer operasjonell innsats fra myndighetene.

Trafikken på den åpne delen av BarentsWatch er doblet fra 2015. I 2016 ble det i gjennomsnitt registrert om lag 10 000 unike brukere i måneden. De mest populære tjenestene er «Bølgevarsel», «Fiskinfo» og «Fiskehelse». I den lukkede delen av BarentsWatch var det først og fremst tjenesten «Felles ressursregister» (FRR) som ble benyttet i 2016. Ressursregisteret skal gi en oppdatert og samlet oversikt over relevant personell og utstyr, både offentlige og private, som kan tas i bruk under en aksjon. Registeret skal effektivisere den operasjonelle innsatsen for etater med ansvar for søk og redning. Informasjonen fra ressursregisteret er avgjørende og kan redde liv i redningsaksjoner til sjøs og på land. I 2016 var det over 5 000 registrerte ressurser som kan tas i bruk i redningsaksjoner. Registeret ble tatt i bruk av hovedredningssentralene i mars 2017.

## Miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrå var klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske på 2,8 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2015, eller 5,2 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Nedgangen i klimagassutslipp de siste årene skyldes bl.a. energieffektivisering og noe redusert aktivitet. Ifølge nye beregninger av NO<sub>x</sub>-utslipp sto innenriks sjøfart og fiske for om lag 20,5 pst. av de samlede NO<sub>x</sub>-utslippene i Norge i 2015. Sektorens NO<sub>x</sub>-utslipp har blitt betydelig redusert siden 1990.

Kystverket stiller strenge krav til lav- og nullutslippsløsninger til egne fartøyer og innleide transporttjenester, som f.eks. slepeberedskap og tilbringertjenesten for los. Dette gjelder også ved vedlikeholds- og anleggsarbeid med innleide entreprenører. Kystverket har etablert landstrømtilkobling i Måløy, Ålesund og Sortland for slepebåtene i egen tjeneste. Multifunksjonsfartøyet OV Bøkfjord ble overlevert Kystverket i 2016 og er et fullintegrert diesel/batterihibrid fartøy. Det er

stilt klare miljøkrav i anskaffelsen av det neste fartøyet OV Ryvingen som blir levert i 2018.

Videre arbeider Kystverket for å redusere klimagassutslipp og energibruk i egen virksomhet med bl.a. overgang til LED-lys, fossilfrie energikilder, og automatisering og modernisering av navigasjonsinnretninger.

Undersøkelser i forkant av fiskerihavn- og farledsprosjekter avdekker ofte forurensede sedimenter fra bl.a. havnevirkosomhet, skipsverft, gamle avfallsfyllinger og avløp. Grundig planlegging og overvåking, skånsomme metoder for gjennomføring og avbøtende tiltak sikrer at forurensning ikke spres, og at den fjernes på en forsvarlig måte. Kystverket samarbeider med aktuelle kommuner og Miljødirektoratet om miljømudring i tilknytning til egne prosjekter og er i dialog om mulig samarbeid i havnene Ålesund og Hammerfest.

I 2016 sto hensynet til naturmangfold sentralt både i prosjektet innseiling til Tromsø og ved utbedringen av farleden inn til Oslo. Betydelige avbøtende tiltak ble iverksatt.

Kystverket har ferdigstilt og implementert ny instruks for planlegging og gjennomføring av fiskerihavn- og farledsprosjekter, der det er lagt mer vekt på miljøhensyn i tidlig planfase og strengere krav til ytre miljøplan

For å redusere forbruk av energi og fossilt drivstoff har Kystverket fortsatt overgangen til LED-lys, solceller og automatisering og fjernovervåking av fyr. Diesellaggregat byttes ut med batteri eller solceller der dette er mulig eller aggregatene moderniseres. Ved tre fyrstasjoner ble diesellaggregat erstattet av solcellepaneler og batterier, og ved seks stasjoner ble det installert nye tankings- og oppbevaringsanlegg for diesel i henhold til nye forskriftskrav. Fra og med 2016 blir alle nye HIB-er (sjømerke med indirekte belysninger) levert med solcelledrift.

Kystverket skal fjerne kvikksølv fra linserotasjon på alle fyr innen utgangen av 2018. I 2016 ble fire av 12 registrerte kilder sanert. Kystverket har mottatt informasjon om funn av gamle engangsbatterier i sjø ved enkelte navigasjonsinnretninger. Etaten har i 2017 gjennomført en opprydning av batterier i region Midt-Norge, der slike ble funnet i 2016. Samtidig blir det gjennomført kartlegging og opprydning i alle øvrige regioner. Forurenset grunn etter oljeutslipp fra Vardø fyrstasjon i 2015 er nå fjernet, og etterkontroll pågår.

### Beredskap mot akutt forurensning

Statens beredskap mot akutt forurensning er rettet inn mot fare for, og bekjempelse av, større tilfeller av akutt forurensning som ikke er dekket av kommunal eller privat beredskap. Kystverket er nasjonal forurensningsmyndighet ved akutt forurensning og ivaretar statens beredskap gjennom å ha personell og materiell i beredskap. Ved større forurensningshendelser kan Kystverket helt eller delvis overta håndteringen.

I motsetning til større bedrifter og petroleumsvirksomheten har skipsfarten ingen krav om egen beredskap for å håndtere en akutt forurensningshendelse. Den statlige beredskapen er derfor først og fremst innrettet mot tilfeller av større utslipp fra skipsfarten. Dimensjoneringen bygger på kunnskap om miljørisiko og analyser av beredskapen.

Anbefalingene i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen fra 2014 ble fulgt opp i 2015 og 2016. Det er bl.a. anskaffet maritim bredbåndsradio til fartøyer med oljevernmateriell om bord.

Det var ingen statlige aksjoner for å begrense eller unngå akutt forurensning i forbindelse med skipsulykker i 2016. Kystverket har ført tilsyn og gitt pålegg om å iverksette tiltak ved uønskede hendelser som kunne ha ført til betydelig akutt forurensning.

Utvikling av nye og bedre metoder og utstyr er nødvendig for å bekjempe akutt forurensning, og Kystverket legger til rette for slik utvikling. Etter oppgradering av Kystverkets senter for testing av oljevernutstyr er det gjennomført en rekke aktiviteter. Testanlegget er bl.a. brukt av programmet Oljevern 2015, som er et teknologiutviklingsprogram som Norsk Oljevernforening For Operatørselskapene (NOFO) gjennomfører i samarbeid med Kystverket.

Kurs og øvelser er viktig for å være oppdatert og godt samordnet ved tilfeller av akutt forurensning. I 2016 gjennomførte Kystverket interne øvelser, øvelser med kommuner og andre samarbeidspartnere i Norge og øvelser med andre stater i henhold til internasjonale avtaler om varsling og assistanse. Kystverket har mottatt støtte fra EU til å gjennomføre en stor internasjonal øvelse for olje- og kjemikalievern i 2017 (øvelse SCOPE 2017) med deltakelse fra relevante nasjonale og internasjonale aktører. Øvelsen inngår som del av Københavnavtalens regionavtale mellom Norge, Sverige og Danmark.

Det internasjonale arbeidet følges opp bl.a. ved at Kystverket deltar i møter og prosjekter.

Arbeid med nordområdene, Russland og EU er prioritert. Kystverket leder og følger opp flere prosjekter innen Arktisk råd i samarbeid med andre land. Det ble gjennomført en «table top»-øvelse med russiske myndigheter i oktober 2016.

Etaten har forprosjektert to alternative miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Hordaland; tildekking av vraket med last og den forurensede havbunnen, og heving av last med etterfølgende tildekking av vrak og havbunn. Det er, uansett hvilket tiltak som iverksettes, nødvendig å etablere en støttefylling for å sikre den ustabile skrånningen under og nedenfor vrakets baugseksjon mot utrasing og ytterligere spredning av forurensede sedimenter. Støttefyllingen ble ferdigstilt i juli 2016. Det var en omfattende miljøovervåking av arbeidene og det ble ikke registrert spredning av forurensede sedi-

menter. Støttefyllingen og havbunnen under denne må sette seg i 18 måneder før videre tiltak kan gjennomføres.

I 2016 ble den statlige slepeberedskapen i regi av Kystverket ivaretatt av fire fartøyer, to i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett på Sørlandet. Denne beredskapen må ses i sammenheng med Kystvaktens og Redningsselskapets ressurser, samt andre private og offentlige fartøyer med slepekapasitet.

Etter andre verdenskrig ble fartøyer lastet med tyskproduserte kjemiske stridsmidler senket i Skagerrak. Med bistand fra Forsvarets forskningsinstitutt har Kystverket lokalisert 36 skipsvrak med last av kjemiske stridsmidler. Dumpefeltets grenser med aktuelle vrak og informasjon om dette vil foreligge høsten 2017.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1360 Kystverket

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 699 118	1 706 272	1 696 100
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	122 131	17 745	18 100
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	519 080	408 800	415 400
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	7 910	38 500	39 300
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	236 016	217 000	260 300
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 559	60 500	31 100
71	Tilskudd til havnesamarbeid	9 760	10 300	10 600
72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>		82 000	75 200
Sum kap. 1360		2 654 574	2 541 117	2 546 100

Ved behandlingen av Prop. 129 S (2016–2017) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017, jf. Innst. 401 S (2016–2017), ble bevilgningen på kap. 1360, postene 01 og 30 økt med henholdsvis 10,7 og 18 mill. kr.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2,55 mrd. kr.

Det foreslås 1,7 mrd. kr på post 01 Driftsutgifter. På post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, og post 45 Større utstyrsanskaffelser, foreslås det bevilget henholdsvis 415,4 mill. kr og 260 mill. kr. Midlene vil bl.a. nyttes til oppstart av nye farledsprojekter og bygging av nytt fartøy for Kystverket. Videre foreslås det bevilget 75,2 mill. kr til til-

skuddsordningen til overføring av gods fra veg til sjø.

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

I Meld. St. 33 (2016–2017) tok regjeringen sikte på at det skal være en gradvis innfasing av ressursene til transportinfrastruktur i planen, og at res-

sursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. I tabell 4.36 som

viser status for oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023, er det brukt gjennomsnittlig ramme for første del av planperioden som referanse.

Tabell 4.36 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

Kap.	Post	Mill. 2018-kr		
		Saldert budsjett 2017	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018
1360	Kystverket			
	01 Driftsutgifter	640,6	754,4	641,4
	30 Nyanlegg og større vedlikehold	417,0	713,4	415,4
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	203,0	276,2	242,0
	60 Tilskudd fiskerihavner	62,1	61,6	31,1
	71 Tilskudd til havnesamarbeid	10,6	7,2	10,6
	72 Tilskudd til godsoverføring	84,2	102,7	75,2
	73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	–	102,7	–
	Sum NTP-formål på kap. 1360	1 417,5	2 018,2	1 415,7

Tabellen omfatter kun de delene av Kystverkets virksomhet som inngår i den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan 2018–2029. Beløpene er av den grunn ikke direkte sammenliknbare med bevilgningstallene under kap. 1360. For Kystverket er oppfølgingen etter første år av seksårsperioden 11,7 pst. Med gradvis opptrapping vil budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (en sjettedel eller 16,7 pst. av planrammen) det første året. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

#### Mål og prioriteringer 2018

For å stimulere til mer godstransport på sjø videreføres tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø. Tilskudd kan tildeles redere med prosjekter som fører til godsoverføring fra norske veger til sjø og som har en nytteeffekt for samfunnet. Prosjektene forutsettes å kunne drives videre uten tilskudd etter tilskuddsperiodens utløp.

Tilskuddsordningen for havnesamarbeid skal også bidra til mer sjøtransport. Utbedring av farleder og reduksjon i losberedskapsavgiften er andre viktige tiltak for å bidra til mer godstransport på sjø.

For losordningen vil hovedprioriteringene i 2018 være forskriftsarbeid under ny loslov, samt

tilsyn og kontroll med farledsbevisordningen og etterlevelsen av losplikt. Kystverket skal prioritere å følge opp hendelser/ulykker hvor fører har farledsbevis.

Kostnadseffektivisering av losordningen er anslått til 17,6 mill. kr i 2018. Videre er det ventet at konkurranseutsettingen av tilbringertjenesten for los vil gi en ytterligere kostnadseffektivisering på 10 mill. kr. Sistnevnte innebærer en årlig innsparing på 25 mill. kr for tilbringertjenesten. Dette er i overensstemmelse med målet som ble satt i 2016 ved gjennomføringen av konkurranseutsettingen i 2016. Reduksjonen av losberedskapsavgiftene på 86 mill. kr fra 2016 videreføres i 2018.

Kystverket og Statistisk sentralbyrå samarbeider om å utvikle en ny transportstatistikk som baserer seg på gods- og lastemengder som rapporteres inn gjennom Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway (SSN). Fra og med første kvartal 2017 publiseres anløpsstatistikk basert på data fra portalen. Kystverket og Statistisk sentralbyrå vil i 2018 videreføre statistikkarbeidet med sikte på ytterligere forenkling av rapporteringen av statistikkopplysninger og forbedring av datakvaliteten.

Gjennom planmedvirkning og planlegging av egne farledstiltak vil Kystverket bidra til en helhetlig regional- og nasjonal infrastruktur. I 2018 vil farledsprosjektene i innseilingen til Grenland,



Bodø og Florø øst for Nekkøya ferdigstilles, mens innseiling Sandnessjøen startes opp. Fiskerihavnprosjektene Gjerdsvika og Breivikbotn startes opp, mens prosjektene Båtsfjord og Mehamn ferdigstilles.

For BarentsWatch vil det i 2018 prioriteres å utvikle tjenester som bidrar til felles situasjonsforståelse, sikker samhandling og effektiv innsats for etater med operativt ansvar i hav- og kystområdene. Prosjektene *Felles ressursregister* og *Sporing og samhandling* prioriteres. I tillegg er målet å ta sikkert samhandlingssystem i bruk i *Felles ressursregister* i operative situasjoner. Det arbeides med å integrere *Felles ressursregister* i *Sporing og samhandling* for å gi beredskaps- og redningsetatene en tydelig felles situasjonsforståelse.

For åpne tjenester vil hovedsatsingsområdet være utvikling av e-navigasjonstjenester som bygger på de eksisterende prosjektene *Fiskinfo* og *Navigasjonsassistanse* samt videreføring av prosjektet *Fiskehelse*. Første fase av prosjektet *Arealverktøy for forvaltningsplanene* blir avsluttet i 2017. På bakgrunn av evaluering høsten 2017 settes det av midler til en ev. videreføring av prosjektets del II i 2018. Det settes av noe midler til utvikling av nye prosjekter.

Navigasjonsinfrastrukturen må ha høy kvalitet og levere stabil informasjon til brukerne. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet fortsetter i 2018. Vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretninger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen vil prioriteres med bakgrunn i bl.a. trafikk- og risikovurderinger. For å sikre en framtidig robust tjeneste vil også funnene fra SOROS (Strategisk overordnet risiko og sårbarhetsanalyse) bli lagt til grunn ved prioritering av tiltak. Tiltakene fra SOROS sluttføres i 2018.

Kystverket deltar i flere prosjekter sammen med norsk industri og forskningsmiljøer for å prøve ut enkelte e-navigasjonsløsninger. Arbeidet videreføres i 2018.

De fem sjøtrafikksentralene fornyes og oppgraderes for å sikre nødvendig ytelse. I 2018 prioriteres fornying av teknisk utstyr. Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet vil også bli igangsatt. Som en del av arbeidet med å opprettholde kapasiteten til å overvåke skipstrafikken i norske havområder vil AIS-Sat-3 settes i drift tidlig i 2018.

Innenfor havnesikring og terrorberedskap i havner videreføres arbeidet med å påse at norske havneanlegg er sikret i henhold til gjeldende havnesikringsregelverk, samt å føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til regelverket. Kystverket vil opprettholde sin døgn-

kontinuerlige vaktordning for maritime sikringshendelser

Kystverket vil ta en større rolle i arbeidet med å styrke sikkerheten for fritidsfartøyer. Det gjelder både innenfor det holdningsskapende arbeidet så vel som gjennom å etablere konkrete sjøsikkerhetstiltak rettet spesielt mot denne brukergruppen.

Sjøtransporten skal være en effektiv, trygg og miljøvennlig transportform. Kystverket har ansvar for å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innen egen sektor og gjennom egen virksomhet, bl.a. ved forvaltning av havner og sjøtransport og ansvaret for sjøsikkerhet og beredskap. Klima- og miljøansvaret blir fulgt opp gjennom *Kystverkets klima- og miljøstrategi 2016–2018*. En viktig forutsetning for å redusere utslippet av klimagasser i transportsektoren er tilgang på fornybare energibærere og null- og lavutslippsdrivstoff. Bedre tilgang til landstrøm og ladeinfrastruktur, innblanding av biodrivstoff i marin diesel og bunkringsfasiliteter for LNG kan være viktige bidrag for å oppnå dette. Kystverket vil heve sin kompetanse på dette området og videreføre samarbeidet med Norske Havner og KS Bedrift Havn om å heve kompetansen i havnene om klima og miljø.

Kystverket vil sammen med andre myndigheter ta et faglig ansvar for å vurdere tiltak og egnede virkemidler for å stimulere til økt bruk av lavutslippsteknologi i nærskipfartsflåten. Etaten vil i 2018 fortsette arbeidet med å videreutvikle *Havbase* til å gi mer og bedre kunnskap om skipsfartens klima- og miljøpåvirkning, både for å følge opp Norges internasjonale forpliktelser om reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren og for å gi bedre kunnskap om skipsfartens utslipp i norsk område.

Ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av maritim infrastruktur og når sjøsikkerhetstiltak gjennomføres, vil det tas miljøhensyn. Kystverket vil fortsette samarbeidet med kommuner og andre statlige myndigheter ved opprydding av forurensede sedimenter i forbindelse med havne- og farledstiltak. Kystverket bidrar til vurdering av miljøpåvirkning fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen og følger opp egne tiltaks påvirkning på vannkvaliteten.

Bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning vil benyttes til å gjennomføre tiltak som er anbefalt i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyser for fastlandskysten og for Svalbard og Jan Mayen. I 2018 prioriteres forskning og utvikling innen håndtering av akutt forurensning og utstyr i islagte farvann samt konkrete tiltak som styrker oljevernberedskapen i nordområ-

dene. Beredskapsanalysene har pekt på viktigheten av å få mer utstyr flyttet fra depoter og over på fartøyer for å redusere responstiden. Mye av dette er nå gjennomført, og det blir viktig å sikre riktig kompetanse hos alle mannskapene. Analyseverktøyene som skal brukes til å se på endringer i sannsynlighet for skipsulykker og endring i miljørisiko videreutvikles.

Samarbeidet mellom Kystverket og NOFO (Norsk Oljevernforening For Operatørselskap) om oppfølging av teknologiutviklingsprogrammet Oljevern 2015, vil sluttføres i 2018. Om lag 15 prosjekter har fått støtte og blir videreutviklet til en prototyp. Hoveddelen av prosjektene skal forbedre oljevernberedskapen i arktiske farvann. Kystverket deltar med kompetanse, noe budsjettmidler og ved å stille nasjonalt senter for testing av oljevernutstyr til disposisjon.

Dagens slepeberedskap videreføres, og det vil i 2018 bli inngått nye avtaler om drift av fartøyer.

Etter gjennomføringen av den EU-finansierte øvelsen SCOPE høsten 2017 vil Kystverket følge opp med evaluering og påfølgende implementering av bl.a. rutiner og prosedyrer. En hovedhensikt med øvelsen er å teste ut systemer og rutiner for mottak av fartøyer, utstyr og mannskaper fra andre land ved større hendelser.

Arbeidet med å bygge kapasitet for å gjennomføre oljevernaksjoner i mørke videreføres med KV Svalbard og indre Kystvakt. På Svalbard kombineres utbyggingen av AIS-landstasjoner med etablering av marin bredbåndsradio. Dette vil forbedre beredskapen i et område hvor kommunikasjon er en stor utfordring. Kystverket vil videre arbeide for å forbedre lagringskapasiteten, og for å få et mer tilrettelagt aksjonslokale, på øygruppa.

### **Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 1 696,1 mill. kr. Kystverkets oppgaver omfatter overordnet ledelse og strategisk planlegging, bl.a. transportplanlegging i forbindelse med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver, kommunikasjon og deltakelse i internasjonale organisasjoner. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og begrense skadeeffektene ved akutt forurensning.

En stor del av Kystverkets oppgaver er knyttet til investeringer og tjenesteproduksjon, som losordningen, sjøtrafikksentraler og utbygging og utbedring av farleder og fiskerihavner. Kystverkets forvaltningsoppgaver er nedfelt i bl.a. havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og Svalbardmiljøloven. Dessuten ivaretas

etatens ansvarsområder i ulike planprosesser etter annet lovverk.

Det settes videre av midler til Short Sea Promotion Centre, som skal bidra til å fremme sjøtransporten.

### *Navigasjonsinfrastruktur*

Det foreslås 354,1 mill. kr til drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur, som vil bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Drift og vedlikehold av installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres. Av dette vil 17,8 mill. kr gå til drift og videreutvikling av BarentsWatch. Til drift av elektroniske meldings- og navigasjonstjenester settes det av 23,5 mill. kr.

### *Sjøtrafikksentraler*

Det foreslås 26,4 mill. kr til drift av sjøtrafikksentralene. Driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge er avgiftsfinansiert, jf. omtalen av kap. 5577, post 74 under programkategori 21.10 Administrasjon. Utgiftene til driften av sjøtrafikksentralen i Vardø dekkes i sin helhet over statsbudsjettet.

### *Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon*

Det foreslås 196,9 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, havnesikkerhet og administrasjon.

I tillegg til planlegging av farledsprosjekter skal midlene gå til å heve Kystverkets kompetanse innenfor godstransport og intermodale transportløsninger, slik at etaten styrkes som transportetat. En del vil bli brukt til å heve etatens kompetanse innenfor klima og miljø.

### *Losordningen*

Losordningen omfatter lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen.

Det foreslås 702,5 mill. kr til drift av losordningen inkludert kjøp av tilbringertjenester. Losordningen er i hovedsak avgiftsfinansiert, men 86 mill. kr finansieres gjennom statlig bevilgning. Avgiftene er redusert tilsvarende, jf. kap. 5577, post 74.

### *Beredskap mot akutt forurensning*

Det foreslås 317 mill. kr til drift og videreutvikling av beredskapen mot akutt forurensning. Dette omfatter bl.a. utgifter til flyovervåking og satel-

littjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, samt gjennomføring av kurs og øvelser for å sikre raske og effektive aksjoner mot akutt forurensning. Videre vil bevilgningen bli benyttet til slepeberedskap, oppfølging av samarbeids- og beredskapsavtaler med private aktører, forskning, teknologiutvikling og oppfølging av internasjonale forpliktelser og samarbeid.

### *Kystkultur*

Kystverket har også ansvaret for arbeidet med kystkultur. Mange av etatens kulturminner er helt eller delvis fortsatt i bruk, enten av Kystverket selv eller av leietakere. Kystverket skal arbeide for å forbedre forvaltning og alternativ bruk av fyrstasjonene. Arbeidet med forvaltningsplaner for og formidlingstiltak på fyrstasjoner skal videreføres i samarbeid med Kystverkmusea.

Kystverkmusea er organisert som et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre museum, Museum nord og Museene for kystkultur og gjenreising i Finnmark. Kystverkmusea skal dokumentere og formidle etatens historie. Det settes av 10,3 mill. kr til kystkultur i 2018.

### **Post 21 Spesielle driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 18,1 mill. kr. Bevilgningen dekker utgifter til tiltak for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning.

I tilfeller av akutt forurensning kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i gang, 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 forurenser er betalt. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre inntil 70 mill. kr pr. aksjon utover bevilgningen dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, jf. forslag til romertallsvedtak.

### **Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold**

Det foreslås bevilget 415,4 mill. kr. Videre foreslås en fullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret for investeringer, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen omfatter investeringer i navigasjonsinfrastruktur, fiskerihavner og farleder.

### *Navigasjonsinfrastruktur*

Det foreslås 54 mill. kr til å fornye og sette opp nye navigasjonsinnretninger. Fornying av innretninger er en del av arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det foretas en vurdering av nytte og kostnader av fortsatt vedlikehold, sammenliknet med modernisering til innretninger med lavere framtidige vedlikeholdsbehov. Nye innretninger etableres på grunnlag av bl.a. trafikk- og risikovurderinger, særlig i farleder for hurtigbåter og ro-ro passasjerferger.

### *Fiskerihavner*

Kystverket foretar utdyping av innseiling til fiskerihavner og bygging/vedlikehold av moloer i disse havnene. Etaten skal søke å avhende ikke-næringsaktive fiskerihavner.

For 2018 foreslås 117,9 mill. kr til å gjennomføre fiskerihavneprosjekter. Av dette settes 21 mill. kr av til større vedlikehold og 97 mill. kr til å gjennomføre tiltak i bl.a. følgende fiskerihavner:

- Mehamn fiskerihavn, Gamvik kommune, Finnmark – ferdigstilles i 2018
- Båtsfjord fiskerihavn, Båtsfjord kommune, Finnmark – ferdigstilles i 2018
- Gjerdsвика fiskerihavn, Sande kommune, Møre og Romsdal – oppstart i 2018

### *Farleder*

Det foreslås 243,6 mill. kr for å gjennomføre farledsutbedringer. Tiltakene skal bidra til at farleder får dybde, bredde, og navigasjonsinfrastruktur som gir god sikkerhet og framkommelighet. Det gjennomføres bl.a. følgende farledsutbedringer i 2018:

- Innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble kommune, Telemark – ferdigstilles i 2018
- Innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – ferdigstilles i 2018

### **Post 34 Kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift**

Det foreslås bevilget 39,3 mill. kr for å bedre innselingsforholdene til kvartstittbruddet innerst i Leirpollen i Tana kommune i Finnmark.

Dette tiltaket er ett av flere tiltak som skulle kompensere for økt arbeidsgiveravgift fra 1. juli 2014. Differensiert arbeidsgiveravgift foreslås gjeninnført fra 1. januar 2018, men igangsatte investeringstiltak sluttføres.

Tiltaket for å bedre innseilingsforholdene til Leirpollen omfatter breddeutvidelse og utdyping ned til -9 meter. Kostnadsrammen på prosjektet er totalt på 124 mill. kr, og prosjektet ferdigstilles i 2020.

### **Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold**

Det foreslås bevilget 260,3 mill. kr.

Bevilgningen omfatter anskaffelser av produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentraler, transportplanlegging, kystforvaltning, administrasjon, Kystverket rederi, losordningen og beredskap mot akutt forurensning.

Til tyngre anleggsmidler for vedlikehold og utbedring av navigasjonsinfrastruktur, samt til fornying av AIS og DGPS, (Differensiell GPS, for nøyaktig posisjonering) foreslås 46,4 mill. kr. I dette inngår også midler til å etablere landbaserte AIS-basestasjoner på Svalbard som vil gi sanntids oversikt over skipstrafikken i farvannet rundt øygruppen. Dette vil gi bedre mulighet til å avverge ulykker og forenkle søk- og redningsoperasjoner, jf. også Meld. St. 32 (2015–2016) *Svalbard* og Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs. Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*.

Det foreslås 30,6 mill. kr til investering i teknisk utstyr til BarentsWatch.

Til fornying av det tekniske utstyret ved sjøtrafikksentralene foreslås 30 mill. kr. Om lag 2 mill. kr er avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74. Den tekniske fornyingen av sjøtrafikksentralene bidrar til økt sjøsikkerhet gjennom å bedre driftssikkerheten og overvåkingsevnen til sentralene. Videre vil det bli lettere for sjøtrafikksentralene å identifisere fartøyer eller situasjoner som innebærer potensielt høy risiko for uhell og ulykker. Fornyingen vil også bidra til å redusere det framtidige vedlikeholdsbehovet og således gjøre driften av sjøtrafikksentralene mer kostnadseffektiv.

Det foreslås videre 30 mill. kr til å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet. Tjenesteområdet vil da omfatte farvannet fra Fedje til Kristiansund. Radardekning i spesielt risikoutsatt farvann ved Florø og Måløy prioriteres i 2018, noe som vil styrke sjøsikkerheten.

Det foreslås 15,7 mill. kr til investeringer i IKT-verktøy og losstasjoner.

Det foreslås 85,2 mill. kr til å bygge et femte multifunksjonsfartøy til Kystverket. Byggingen tar normalt 18 måneder fra signert kontrakt. Det nye fartøyet vil ytterligere bedre effektiviteten i vedlikeholdet av navigasjonsinnretningene og for-

bedre kapasiteten ved framtidige oljevernaksjoner.

Innen området beredskap mot akutt forurensning foreslås 17,9 mill. kr for å følge opp den ordinære utskiftingsplanen for oljevernmateriell og oppfølging av miljø- og beredskapsanalysen med hovedfokus på beredskapen i og rundt Svalbard.

Det foreslås 4,2 mill. kr til investeringer på området transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon. Midlene vil bli benyttet til teknisk utstyr og infrastruktur.

### **Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg**

Det foreslås bevilget 31,1 mill. kr.

Bevilgningen går til å delfinansiere kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad. Hensikten med tilskuddsordningen er å stimulere til lokal og regional næringsutvikling. Det kan gis inntil 50 pst. i samlet statlig tilskudd. Tilskuddsordningen administreres av Kystverket, og det gis hvert år tilskudd til 15–20 prosjekter av varierende størrelse.

### **Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid**

Det foreslås bevilget 10,6 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen er å støtte havnesamarbeid som stimulerer til transport av mer gods på sjø. Ordningen skal legge til rette for at sjøtransportens konkurranseevne styrkes ved at havnene etablerer samarbeidsløsninger som gir bedret transportkvalitet og reduserte kostnader for brukerne. Ordningen skal evalueres i 2018.

### **Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø**

Det foreslås bevilget 75,2 mill. kr.

Tilskuddsordningen ble etablert i 2017 som en midlertidig forsøksordning over tre år. Tilbydere av sjøtransporttjenester som innretter tjenesten slik at den blir konkurransedyktig mot vegtransport kan motta støtte i maksimalt tre år til forbindelser mellom EØS-havner.

Ordningen er innrettet som en midlertidig støtte til reder, eventuelt i samarbeid med andre aktører. Hensikten med ordningen er overføring av eksisterende godstransport fra veg til sjø, samt bidra til at veksten i godstransport i størst mulig grad tas på sjø. Aktuelle støtemottakere må utvikle nye transportkonsepter som gjør sjøtransport mer attraktivt enn vegtransport på visse strekninger. Støtten kan dekke opp til 30 pst. av driftskostnadene eller opptil 10 pst. av investeringskostnadene. Det har vært stor interesse for

ordningen. Kystverket har mottatt 11 søknader, og det er gitt tilsagn om støtte til flere prosjekter.

Det foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
02	Andre inntekter	12 791	11 700	12 000
	Sum kap. 4360	12 791	11 700	12 000

#### Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens bered-

skap mot akutt forurensning. Det budsjetteres med 12 mill. kr på posten i 2018.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	50 615	47 215	47 700
30	Nytt hovedbygg på Jan Mayen			5 000
	Sum kap. 1361	50 615	47 215	52 700

#### Post 01 Driftsutgifter

Samferdselsdepartementet koordinerer driften av og har budsjettansvaret for Samfunnet Jan Mayen, men den daglige driften utføres av Forsvaret. Samfunnet Jan Mayen omfatter all felles infrastruktur på øya og personellet som driver denne. Samfunnet yter i dag tjenester til Meteorologisk institutt, bakkestasjonene for EGNOS og Galileo, Telenor Maritim Radio og seismiske stasjoner. Samferdselsdepartementet har avtaler med de institusjonene som har ansvaret for disse tjenestene. Avtalene omfatter bl.a. hvilke arbeidsoppgaver som skal utføres av personellet på øya og inndekning av fellesutgifter.

Det foreslås å bevilge 47,5 mill. kr. Bevilgningen skal dekke kostnadene til drift av fellesfunksjonene. Videre skal bevilgningen dekke utgifter i forbindelse med avvikling av navigasjonssystemet Loran-C.

#### Post 30 Nytt hovedbygg på Jan Mayen

Bygningsmassen på Jan Mayen er utdatert og har behov for utskifting. Bygget ble satt opp i 1958–60, med en forventet levetid på 10 år. Det foreslås derfor bevilget 5 mill. kr til prosjektering av nytt hovedbygg.

**Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
07	Refusjoner og andre utgifter	7 579	5 700	5 900
	Sum kap. 4361	7 579	5 700	5 900

**Post 07 Refusjoner og andre inntekter**

Det budsjetteres med 5,9 mill. kr på posten i 2018.

Posten omfatter refusjoner for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. De som betaler er Meteorologisk Institutt, Kongs-

berg Satellite Services AS (KSAT), Telenor Maritim Radio og andre som kjøper tjenester på Jan Mayen. Også inntekter fra kioskdirften på Jan Mayen føres på denne posten.

Det er knyttet merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak

**Kap. 1362 Oljevern- og miljøsentert i Lofoten og Vesterålen**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
50	Tilskudd			27 300
	Sum kap. 1362			27 300

**Post 50 Tilskudd**

Det foreslås bevilget 27,3 mill. kr til å etablere et oljevern- og miljøsentert i Lofoten og Vesterålen.

Samferdselsdepartementet utredet i 2016 et oljevern- og miljøsentert i Lofoten/Vesterålen. Regjeringa vil etablere senteret som et kompetansesentert innenfor arbeidet med oljevern og marin forsøpling. Senteret blir et nasjonalt kompetansesentert for arbeidet med oljevern og marin forsøpling. Det skal arbeide for å fremme kunnskap, og

medvirke til utvikling av kostnadseffektive og miljøvennlige teknologier og metoder for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling for et renere havmiljø. Senteret skal samarbeide med fagetater og aktører om å legge til rette for og gjennomføre tiltak innenfor begge områda.

Oljevern- og miljøsentertet blir etablert som et forvaltningsorgan med særskilte fullmakter. Kompetansesentertet lokaliseres på Svolve i Vågan kommune med tilhørende FoU/praktiske oppgaver på Fiskebøl i Hadsel kommune.

**Programområde 22 Post og telekommunikasjoner****Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner**

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
1370	Posttjenester	403 000	272 200	261 700	-3,9
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	374 000	428 800	463 800	8,2
	Sum kategori 22.10	777 000	701 000	725 500	3,5

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 17/18
4370	Posttjenester	160 900			
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	185 987	600	600	0,0
5618	Aksjer i Posten Norge AS		120 000		-100,0
	Sum kategori 22.10	346 887	120 600	600	-99,5

Regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på post- og ekområdet omfatter regulering, etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, kjøp av post- og banktjenester, tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, og tilskudd til bredbåndsutbygging.

Samlet foreslås det å bevilge 725,5 mill. kr til post og telekommunikasjoner.

Til kjøp av post- og banktjenester foreslås 261,7 mill. kr.

Til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet foreslås bevilget i alt 463,8 mill. kr. Til drift og investeringer foreslås 211,1 mill. kr, og til de to ordningene tilskudd til telesikkerhet og -beredskap og

tilskudd til bredbåndsutbygging henholdsvis 183,0 og 69,7 mill. kr. I bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap inngår forslag til midler for å legge til rette for fiberkabler til utlandet og en pilot for alternativt kjernenett.

Inntektene fra gebyrer budsjetteres på kap. 4380, post 01 og fra sektoravgifter på kap. 5577, post 75. Det er budsjettert med i alt 210,8 mill. kr i inntekter.

**Hovedutfordringer og tilstandsvurdering**

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende og trygge posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler og pålegg om leveringspliktige post- og ekomtjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndig-

het ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i markedene for post og elektronisk kommunikasjon. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. å kontrollere kvaliteten på tjenestene, sikkerheten i nett og tjenester og legge til rette for gode og framtidsrettede tjenester gjennom regulering av post- og ekomtilbyderne.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen for å sikre bosetting og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris og med høy kvalitet. Målet følges i hovedsak opp gjennom regulering av sektoren, krav i konsesjonen til Posten Norge AS (Posten) og statlig kjøp av ulønnsomme leveringspliktige post- og banktjenester.

Den nye postloven trådte i kraft 1. januar 2016. En del av postreguleringen er å sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet gjennom leveringsplikt for grunnleggende posttjenester. Loven åpner for konkurranse i hele postsektoren. Gjennom leveringsplikt sikres at Posten omdeler post fem dager i uken over hele landet, og gjennom kontrakt med Kvikkas AS sikres omdeling av lørdagsaviser.

Regjeringen mener denne loven og endringer våren 2017, jf. Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkkelsystemer)*, sikrer at det legges til rette for videre utvikling av gode posttjenester i et konkurranseutsatt marked. Samferdselsdepartementet har sendt på høring endringer i postforskriften som skal følge opp lovendringen og legge bedre til rette for konkurranse.

Som oppfølging av Stortingets behandling av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, vil Postens konsesjonsforpliktelse erstattes av en avtale mellom staten og selskapet om å utføre leveringspliktige posttjenester.

Forvaltningen av statens eierskap i Posten ble fra 1. januar 2017 overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet. Sektorpolitiske mål blir sikret gjennom avtaler og sektorregulering.

Posten har som følge av sterkt fallende brevolum på grunn av digitalisering, gjennomført betydelige omstillinger innenfor postvirksomheten de siste 20 årene. Brevvolumene er mer enn halvert siden 2000 og er ventet å falle betydelig også framover. I mange land med en tilsvarende utvikling er leveringspliktig posttilbyder i en svært vanskelig økonomisk situasjon, og flere land gjennomfører nå endringer for å tilpasse seg utviklingen. Norden har kommet langt i digitaliseringen. Kostnadene for Postens landsomfattende distribusjons-

nett ligger i stor grad fast, mens inntektene faller i takt med de fallende brevolumene. Denne utviklingen medfører at det er behov for tilpasning av servicenivået i leveringsplikten.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er fortsatt i rask utvikling og sterkt preget av teknologiske og markedsmessige endringer. Sikre og robuste elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet er nødvendige og forventes i dagens samfunn. I deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og for å fremme sikre, gode, rimelige og framtidsrettede tjenester.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet følger opp konkurransereguleringen i sektoren gjennom analyser og vedtak i de relevante markedene og med en effektiv og hensiktsmessig forvaltning av frekvensressursene.

En hovedutfordring er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og et godt tilbud av ekomtjenester over hele landet. For å stimulere til økt konkurranse må også utfordrere i markedet, herunder nye aktører, sikres tilgang til eksisterende infrastruktur. En utfordring for nettutbyggingen er at kostnadene for å bygge ut et tilbud i områder med få brukere, er svært mye høyere pr. bruker enn utbyggingskostnadene i områder med flere brukere. Ordningen med tilskudd til bredbåndsutbygging videreføres.

Med virkning fra 3. februar 2018 har Telenor sagt opp avtalen om leveringspliktige tjenester som selskapet inngikk med staten i 2004. Avtalen omfatter telefontjenesten, tilknytning som gjør det mulig å bruke internett med lav hastighet og tjenester til brukere med særlige behov. En utfordring er derfor å få i stand en annen ordning som sikrer tjenestetilbudet utover i landet i tråd med Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon, jf. Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet*.

En annen hovedutfordring er å sikre elektroniske kommunikasjonstjenester og –nett. Samfunnet blir stadig mer avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer. Endringer i teknologi, bruksmønstre og internasjonalisering av tjenesteproduksjon, har skapt et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester, både nasjonalt og for tilknytning til de globale nettene. Bortfall av ekomtjenester som følge av bl.a. ekstremvær, sabotasje og teknisk eller menneskelig svikt, kan derfor få store konsekvenser for samfunnet. Ordningen med tilskudd til telesikkerhet og -beredskap videreføres og utvikles i takt med endringene i teknologi og bruk.



Utviklingen i teknologi og tjenester i ekomsektoren skaper utfordringer for personvern, integritet og konfidensialitet. Disse må håndteres på en tilfredsstillende måte for brukerne, bl.a. i forbindelse med forvaltningen av fritak fra tilbyderens taushetsplikt. Særlig vil dette bli viktig for nye tjenester innenfor Tingenes Internett. I forbindelse med EUs nye regler for personvern har EU-kommisjonen også foreslått nye regler for kommunikasjonsvern. Samferdselsdepartementet vil jobbe for å fremme norske posisjoner.

## Resultatrapport 2016

Bevilgningen til statlig kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, sikret i 2016 postomdeling i alle deler av landet, framsending av blindeskriftsendinger, grunnleggende banktjenester i landspostnettet og omdeling av lørdagsaviser.

Etter en anbudskonkurranse inngikk Samferdselsdepartementet kontrakt med Kvikkas AS om omdeling av lørdagsaviser i områder som da ikke hadde eksisterende avisbudnett. Kvikkas leverer i de geografisk mest krevende områdene for distribusjon. Departementet har i samforståelse med avisbransjen og Kvikkas, stilt krav om at Kvikkas over tid skal ha en klagepromille (klage pr. 1 000 aviser) på 3–4 eller bedre. Etter noen oppstartsproblemer var gjennomsnittlig klagepromille i perioden april til juni 2017 på 3,15.

I den midlertidige konsesjonen for Posten var det i 2016 stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være framme dagen etter innlevering og 97 pst. etter tre dager. I 2016 kom 86,1 pst. av slik brevpost fram dagen etter, mens 99,6 pst. var framme etter tre dager.

Ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring* sluttet Stortinget seg til de tilpasninger i servicenivået som går fram av meldingen, bl.a. overgang til én adressert brevstrøm med to dagers normal framsendingstid. Dette legger til rette for en kostnadsreduksjon på over 200 mill. kr årlig for Posten. For det store flertallet av sendinger vil overgangen til én brevstrøm innebære et skjerpet krav til framsendingstid i forhold til dagens B-post. Det vises for øvrig til svar på anmodningsvedtak nr. 80 fra sesjonen 2016–2017 i pkt. 6.5.

Etter at den nye postloven trådte i kraft 1. januar 2016, viste det seg å være behov for enkelte

tilpasninger, jf. Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkler)* og Innst. 291 L (2016–2017). Endringene skal bl.a. gi bedre tilgang til eksisterende sonenøkler til postkasseanlegg og inngangsdører for Postens konkurrenter slik at det legges bedre til rette for konkurranse i postmarkedet.

For det norske ekommarkedet var totalomsetningen om lag 34,0 mrd. kr i 2016, en nedgang på om lag 100 mill. kr fra 2015. Nedgangen skyldes 500 mill. kr i reduserte inntekter på grunn av ny regulering med «fri roaming» i 2016. Tilbyderne investerte mer enn 10,7 mrd. kr i elektroniske kommunikasjonstjenester og utbygging av tilhørende infrastruktur i 2016. Det er en økning på nærmere 1,8 mrd. kr sammenliknet med 2015, og investeringene utgjør over 30 pst. av den samlede omsetningen. Denne andelen er blant de aller høyeste i Europa.

Brukerne kjøper nå pakker der data prises og der tjenester som mobiltelefoni og meldingstjenester som SMS og MMS stort sett inngår. Dedikerte dataabonnementer gjelder i dag stort sett maskin-til-maskin-kommunikasjon (hytteovner, alarmsystemer og lignende). Basert på trenden de siste to årene ventes det at antall mobilabonnementer totalt vil flate ut. Antall mobilabonnementer steg med ca. 15 000 fra utgangen av 2015 til utgangen av 2016, til totalt om lag 5,73 millioner abonnementer.

I 2016 var om lag 86 pst. av den totale taletrafikken i norske nett fra mobiltelefon, mot 84 pst. i 2015. Mobilnettene brukes også i svært stor grad til oppkobling mot internett, og trafikkøkningen er svært stor. Den totale datatrafikken i mobilnett økte med over 52 pst. fra 2015 til 2016, fra om lag 103 millioner gigabyte til om lag 157 millioner gigabyte.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS og LTE. Neste generasjons mobilnett (5G) er under utvikling, og det vil være en gradvis utprøving og introduksjon av denne teknologien de nærmeste årene. Større kommersiell lansering forventes i 2020. Kringkasterne i Norge er i full gang med overgangen fra analog (FM) til digital radio (DAB/DAB+). Dekningsgraden for de ulike nettene går fram av tabell 4.37.

Tabell 4.37 Dekningsgrad etter type nett pr. første halvår 2017

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil 2G (GSM) <sup>1</sup>	99,8	86,2
3G (UMTS) <sup>1</sup>	99,6	82,3
4G (LTE) <sup>2</sup>	99,9	88,9
Bredbånd over 4 Mbit/s / 30 Mbit/s / 100 Mbit/s <sup>3</sup>	99,98/84,0/80,0	

<sup>1</sup> Tallene for flatedekning og befolkningsdekning for 2G og 3G er hentet fra teoretiske beregninger foretatt av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Tallene for 2G og 3G antas å ha endret seg minimalt fra 2016 til 2017, og fordi endringen vil være ubetydelig er det ikke foretatt nye beregninger.

<sup>2</sup> Tallene for flatedekning og befolkningsdekning for 4G er hentet fra teoretiske beregninger foretatt av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Dekningstallet er den samlede dekingen for de tre mobilnettene til Telenor, Telia og Ice. Dekningen for 4G inkluderer 450 MHz-båndet. Mobiltelefoner som bruker 450 MHz-båndet er ikke tilgjengelig. Flatedekningen uten bidraget fra 450 MHz-båndet er på 84,0 pst., mens befolkningsdekningen uten bidraget fra 450 MHz-båndet er 99,8 pst. Grunnen til at flatedekningen er redusert med om lag 2 prosentpoeng siden 2016 er at Nkom og tilbyderne har blitt enige om nye, felles og mer konservative forutsetninger for beregning av deking. Opplevd deking vil kunne være noe lavere enn beregnet og varierer også med hvilket brukerstyrer en har.

<sup>3</sup> Tallene for bredbåndsdekning er hentet fra rapporten Bredbåndsdekning 2017, laget av Analysis Mason (tidligere Nexia).

Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltjenester der folk til enhver tid måtte finne seg, har bidratt til en utbygging som langt overgår utbyggingskravene som ble fastsatt ved nettablering og i forbindelse med tildeling av enkelte frekvensressurser.

I dag har Telenor ASA, Telia Norge AS og ICE Norge AS frekvenstillatelser som gir grunnlag for utbygging av mobilnett. Disse oppgraderes stadig for å tilby nye og mer avanserte tjenester, høyere dataoverføringshastigheter og bedre deking.

En forsert utbygging av høyhastighets mobilt bredbånd basert på LTE-teknologi har gitt et godt tilbud til store deler av landet i løpet av svært kort tid. Telia kjøpte eksempelvis den såkalte dekningsblokken i 800 MHz-båndet i en stor spektrumsauksjon i desember 2013, og forpliktet seg til å tilby mobilt bredbånd til 98 pst. av befolkningen senest innen utgangen av 2018. I juni 2016 informerte Telia om at kravet allerede var innfridd. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har beregnet at Telias nett innfrir kravet, men vil i løpet av 2017 starte med fysiske målinger av nettene for å understøtte beregningene.

I dag har nesten alle et bredbåndstilbud der de bor. Utbyggingen av bredbånd med høy kapasitet pågår for fullt, men det er fortsatt betydelige geografiske forskjeller i tilbudet av bredbånd med de høyeste kapasitetene. Videre er kapasitetsbehovet hos bredbåndsbbrukere stadig økende. Gjennomsnittlig hastighet for private bredbåndsabonnement var 47 Mbit/s (nedlasting) ved utgangen av 2016, mot 35 Mbit/s i 2015. For bedrifter var det var om lag 27 Mbit/s ved utgangen av 2016, mot om lag 20 Mbit/s i 2015 (kilde: Statistisk sentralbyrå).

Ved utgangen av 2016 var det i overkant av 2,1 mill. faste bredbåndsabonnementer, en økning på om lag 73 000 fra 2015. Privatmarkedet for bredbånd utgjør 94 pst. av abonnementene. Ved utgangen av 2016 fordelte disse abonnementene seg med om lag 28 pst. på telefonlinjer (kobbernett), om lag 32 pst. på kabel-TV-tilknytninger og om lag 38 pst. på fibertilknytninger. I tillegg benyttet om lag 2 pst. andre teknologier (i hovedsak såkalt fast radioforbindelse).

Etter dekningsberegninger og målinger konkluderte Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i februar 2015 med at Stortingets dekningskrav knyttet til slukkevilkår for FM-nettet var oppfylt. Nye beregninger av NRKs DAB-nett i 2016 viste at dekingen var ytterligere forbedret. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har så langt tildelt tre landsdekkende frekvensblokker for digital radio; Regionblokka (NRK), Riksblokk 1 og Riksblokk 2. Videre tildelte etaten i 2016 tillatelser i Lokalradio-blokka for digital lydkringkasting i 31 av 37 lokalregioner.

Det er bestemt at frekvensområdet 470–694 MHz skal benyttes til digital bakkenettvirksomhet for fjernsyn fram til 2030. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tildelte ved auksjon i mai 2017 nye tillatelser i blokker i 900 MHz-båndet der eksisterende tillatelser snart utløper. Dette ga en inntekt på i overkant av 790 mill. kr.

I 2016 fikk Nasjonal kommunikasjonsmyndighet hele forvaltningsansvaret etter nytt regelverk for satellittjordstasjoner på Svalbard og i Antarktis. Etaten er godt i gang med å legge om tilsynsarbeidet.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med sikkerhet og beredskap i de norske ekomnettene gjennom tilsyn, veiledning, risiko- og sårbarhetsanalyser, hendelsesrapportering, øvelser, systematisk kartlegging av infrastruktur og forvaltning av tilskuddsmidler. Formålet er at myndighetene skal være oppdatert på sikkerhetstilstanden i nettene, gjennomføre nødvendige tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

I 2016 har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeidet videre med tiltak som følge av ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall, menneskelige feil mv. Prioriterte tiltak i 2015 var rettet mot mobilnett og -tjenester, bl.a. å styrke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets tilsynskapasitet, etablere årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsanalyser, styrke sektorens beredskaps- og hendeshåndteringsevne, sikre samhandling og informasjonsutveksling mellom sikkerhetsmyndighetene og ekomtilbydere, og sikre kommunikasjonsvern i mobilnettene. Disse ble fulgt opp også i 2016.

Den første helhetlige, nasjonale risiko- og sårbarhetsanalysen for ekomsektoren (EkomROS 2016) ble levert i april 2016. I rapporten oppsummeres sårbarheter og uønskede hendelser i 2014 og 2015. Videre gis det i rapporten en vurdering av utviklingstrekk i teknologi, marked og samfunn som har relevans for risikobildet i ekomsektoren de kommende årene. Analysen identifiserte høyest risiko knyttet til potensielle uønskede hendelser i landsdekkende transportnett, utløst av utilsiktede logiske feil, eller av utilsiktede handlinger som involverer etterretning eller utpressing. Uønskede fysiske hendelser som fiberbrudd og strømbrudd får betydelige konsekvenser, noe de mange ekstremværsituasjonene de siste årene har vist. Samtidig har økt krisehåndteringsevne hos både myndighetene, ekomtilbyderne og andre eiere av kritisk infrastruktur bidratt til å redusere denne risikoen noe. EkomROS 2017 ble levert i juni 2017 og bygger videre på risikobildet fra EkomROS 2016. Rapportene er viktige grunnlag for det videre sikkerhets- og beredskapsarbeid.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets vaktordning for hendeshåndtering i ekomnettene håndterte 42 hendelser i 2016. Et eget krise- og beredskapsrom er etablert, og responsmiljøet NkomCSIRT (Computer Security Incident Response Team) ble satt i drift. Responsmiljøet skal ha et grunnleggende operativt aktivitetsnivå i forbindelse med å koordinere og håndtere cyberhendelser. Grunnleggende evne til digital hendeshåndtering ble verifisert gjennom deltakelse i

nasjonal cyberøvelse IKT16. Fra 1. juli 2017 har NkomCSIRT status som et hendeshåndteringsmiljø for ekomsektoren og har skiftet navn til EkomCERT (Computer Emergency Response Team).

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har styrket tilsynsvirksomheten på sikkerhetsområdet. Det ble i 2016 ført mer omfattende stedlige tilsyn med ekomtilbydere for å sikre at krav satt i ekomloven og i sikkerhetsloven tilfredsstilles. Flere av tilsynsbesøkene har avdekket avvik som selskapene har blitt pålagt å rette. I tilsynene ble det særlig sett på fysisk sikring, kraftforsyning, beredskapsevne og sikkerhetskompetanse.

I desember 2015 sendte Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ut til mobilnetteeierne anbefalte tiltak for å redusere sårbarheter i mobilnettens signaleringsystemer. Flere av tiltakene ble implementert i 2016. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet følger i 2017 opp tilbydernes implementering av de øvrige anbefalte tiltakene. Tiltakene er utviklet i samarbeid med andre nordiske regulatører og vil gi de nordiske mobilnettene verdensledende beskyttelse mot uønskede inntrengingsforsøk via nettens signaleringsystemer.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen ga Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også i 2016 tilskudd til innkjøp av reservemateriell til tilbydernes beredskapslagre.

Videre ble det tildelt midler under programmet for forsterket ekom. I samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og fylkesmennene utpekes ett område i den enkelte kommune som er særlig viktig for lokal krisehåndtering. Mobilnettet i området forsterkes både med utvidet reservestrømkapasitet (tre døgn) for basestasjonene og alternative transmisjonsløsninger for å sikre vedvarende tilgjengelighet til mobile ekomtjenester ved langvarig strømutfall. De mest sårbare kommunene prioriteres. I 2016 ble det satt i gang tiltak i ni nye kommuner. Til sammen er forsterket ekom etablert eller under etablering i 22 kommuner. Videre er det etablert en ny fiberkabel mellom Bodø og Røst. Fiberkabelen og tiltakene i kommunene i Lofoten vil gi hele regionen en betydelig styrket ekominfrastruktur.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tildeler midler til bredbåndsutbygging etter at fylkeskommunene har vurdert og rangert søknader fra sitt eget fylke. I 2016 fikk 30 prosjekter fra 14 fylker tilskudd på til sammen 126,5 mill. kr. Til sammen ble det søkt om 465 mill. kr i støtte i 2016. Tildelingen i 2016 gir om lag 9 200 husstander ny eller forbedret bredbåndsdekning. Den totale kostnadsrammen for prosjektene som fikk støtte er om lag

334 mill. kr. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig totalkostnad på om lag 36 300 pr. tilknytning. Gjennomsnittlig tilskudd for hver ny bredbåndstilknytning i tildelingen er om lag 14 000 kr. Den statlige andelen utgjør dermed i gjennomsnitt om lag 37 pst. av totalkostnaden for prosjektene som fikk tilskudd i 2016.

### Mål og prioriteringer

Postloven har som mål å legge til rette for at brukere over hele landet skal få tilgang til gode og framtidsrettede posttjenester og et likeverdig tilbud av leveringspliktige tjenester til overkommelig pris, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Digitaliseringen av samfunnet skjer svært raskt. Behovet for å sende brevpost går kraftig ned. På grunn av sterkt fallende brevvolumer og dermed sterkt fallende inntekter, og de stort sett fastlagte kostnadene for distribusjonsnettet, stilles leveringspliktige tilbydere på tvers av landegrensene overfor svært store utfordringer. I mange land er det derfor foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten. Departementet får nå utredet alternative servicenivåer i leveringsplikten og konsekvenser for statlig kjøp av post- og banktjenester. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte etter at utredningen foreligger.

Som oppfølging av Stortingets behandling av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, vil Postens konsesjonsforpliktelser erstattes av en avtale mellom staten og selskapet om å utføre leveringspliktige posttjenester. Samferdselsdepartementet tar sikte på å starte arbeidet med avtalen i 2018.

Som en oppfølging av Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkkel-systemer)* og Innst. 291 L (2016–2017), sendte departementet sommeren 2017 på høring endringer i postforskriften knyttet til tilgang til sonenøkkel-systemer, samt enkelte andre endringer. Det tas sikte på å fastsette forskriften i 2017.

En brukerklagenemnd for posttjenester etter postloven er under opprettelse. Det tas sikte på at denne trer i funksjon i første halvdel av 2018. Videre vil det bli startet opp et arbeid i 2018, slik at forvaltningen av det offentlige postnummersystemet kan flyttes fra Posten til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal fortsatt føre tilsyn med postsektoren og følge opp at Posten etterlever kravene til leveringspliktige posttjenester.

Innen elektronisk kommunikasjon foreslår regjeringen to nye satsinger for økt sikkerhet og robusthet.

Samtlige ekomtilbydere er i dag avhengig av sentrale funksjoner i Telenors kjernenett for å kunne levere sine tjenester. Større feil i dette nettet vil kunne lamme ekom over hele landet og få alvorlige konsekvenser for samfunnskritiske funksjoner i mange sektorer. Det foreslås derfor 40 mill. kr i 2018 til en pilot for alternativt kjernenett. Målet med piloten er å etablere et fungerende marked for alternativt kjernenett som samfunnskritiske virksomheter og andre benytter.

I tillegg foreslås totalt 100 mill. kr som skal legges til rette for flere fiberkabler til utlandet, med en bevilgning på 40 mill. kr i 2018 og en tilsagnsfullmakt på inntil 60 mill. kr. Bakgrunnen er bl.a. Nasjonal kommunikasjonsmyndighets rapport *Kartlegging og vurdering av infrastruktur som kan nyttiggjøres av datasentre* fra desember 2016 som avdekket en betydelig sårbarhet som følge av at mesteparten av norsk ekomtrafikk til utlandet går via Sverige. Bevilgningen skal først og fremst bidra til å bøte på sårbarhetene med ensidig trasé via Sverige, men vil samtidig kunne legges til rette for databasert næringsvirksomhet, bl.a. datasenterindustri, og bedre forbindelser langs kysten og til Nord-Norge. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil få ansvar for den praktiske gjennomføringen av piloten og for bevilgningen av fiberkabler til utlandet, i tett samråd med Samferdselsdepartementet.

En av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets oppgaver er å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal i 2018 fortsatt følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene. I dag analyserer Nasjonal kommunikasjonsmyndighet seks forhåndsdefinerte markeder og avgjør hvilke tilbydere som har sterk markedsstilling, og pålegger deretter virkemidler for å hindre at den sterke markedsstillingen misbrukes. Arbeidet er en kontinuerlig, ressurskrevende prosess og følges opp gjennom tilsyn og behandling av klagesaker.

Det er ventet at EU vil vedta et revidert ekomregelverk mot slutten av 2017 eller første halvår i 2018. Den nye reguleringen vil være EØS-relevant. Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil fortsette å arbeide for å fremme norske interesser i alle relevante fora i 2017 og i 2018.

Regjeringen vil videreføre en markedsbasert, teknologinøytral bredbåndspolitikk og arbeide for

mest mulig kostnadseffektive føringsveger, slik at det blir lønnsomt å bygge ut bredbånd. Departementet vil i 2018 fortsatt prioritere tiltak som bidrar til størst mulig grad av markedsbasert utbygging av bredbånd med tilstrekkelig god kapasitet. Samferdselsdepartementet har sendt på høring utkast til lov om tilrettelegging for utbygging av høyhastighetsnett for elektronisk kommunikasjon (bredbåndsutbyggingsloven).

Videre har departementet sendt på høring forslag til endringer i ledningsforskriften, ofte omtalt som «graveforskriften» (forskrift etter veglova). Det tas sikte på å fastsette endringene i forskriften løpet av høsten 2017. Formålet med forslagene er bl.a. å bidra til reduserte og forutsigbare utbyggingskostnader for bredbånd. Staten vil fortsatt bidra med tilskudd til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer, for å bidra til at alle husstander får et tilbud om bredbånd med god kvalitet.

Som nevnt har Telenor sagt opp avtalen om leveringsplikt. Samferdselsdepartementet legger opp til å få i stand en annen ordning som sikrer det leveringspliktige tjenestetilbudet for elektronisk kommunikasjon innen avtalen løper ut. Staten kan inngå avtaler eller gi pålegg for å få oppfylt leveringsplikten. Rammene for den kommende nasjonale ordningen er lagt i Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon, jf. Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet*.

Nasjonale kommunikasjonsmyndighet skal i arbeidet med frekvensforvaltningen, bl.a. ved tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, legge vekt på en teknologinøytral og fleksibel forvaltning for å imøtekomme markedsaktørenes behov for ressurser, og gjennom det legge til rette for å utvikle nye, framtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Særlig viktig blir planlegging og tilrettelegging av nye frekvensressurser til mobil bredbåndskommunikasjon og innføring av 5G, herunder 700 MHz-båndet og andre frekvensbånd som planlegges harmonisert internasjonalt til dette formålet. Regjeringen besluttet i 2015 at 700 MHz-båndet (694–790 MHz) i fremtiden skal tildeles mobile tjenester, og det legges opp til å foreta tildeling av ressurser i båndet innen utgangen av 2018. I utredningsarbeidet fram mot tildeling ses det også på samfunnskritiske tjenesters behov. Tilsvarende viktig blir det å legge til rette for ny tildeling av frekvenser i bånd der eksisterende tillatelser snart løper ut. I tillegg vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet prioritere tilsynet

med at dekningskravene for bruk av 800 MHz-båndet etterleves.

Videre skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet føre tilsyn med frekvensbruk, samt arbeide med å avdekke støy- og interferensilder som skaper problemer for elektronisk kommunikasjon. Forstyrrelser av elektronisk kommunikasjon vil i mange tilfeller være kritisk, og det er derfor viktig å være forberedt gjennom kompetansebygging og innkjøp av avansert utstyr.

Funnene fra sårbarhetsanalyse av mobilnettene og kost-/nyttevurdering av tiltak i sambandsinfrastrukturen har vært viktige for innrettingen av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets tiltak de senere årene. Dette følges opp videre gjennom tiltak for å forebygge utfall og brudd i kommunikasjonen.

Nasjonale kommunikasjonsmyndighet skal føre tilsyn med og følge opp klassifisering og sikring av anlegg, sikkerhet/beredskap/varslingsrutiner hos tilbyderne, nettkonfidensialitet og -integritet, utfallshendelser, tjenesteutsetting, personvern og datalagring, samt relevante bestemmelser i sikkerhetsloven.

Videre skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fortsette arbeidet med å tydeliggjøre og skjerpe kravene til robusthet i ekomnettene. Årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsanalyser, med løpende oppdatering av nettenes logiske og fysiske oppbygning, vil styrke evnen til tidlig identifisering og kost-/nytteanalyse av aktuelle tiltak.

EkomCERT har vært fullt operativ fra juli 2017. Når alvorlige hendelser inntreffer, vil EkomCERT sammenfatte situasjonsbildet og bidra til riktig informasjonsflyt til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ledelse og fagmiljø, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, NorCERT, berørte fylkesmenn og andre relevante aktører. Ekomtilbyderne vil ved behov få bistand i hendelseshåndteringen enten fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet eller andre samarbeidspartnere.

Ekomtilbydernes evne til å samarbeide seg imellom og med myndighetene for å håndtere kritiske situasjoner bedres gjennom øvelser og videreutvikling av rutiner. Erfaringer fra øvelsen IKT16 vil bli benyttet til å styrke hendelseshåndteringen ved cyberangrep. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med tiltak for å kunne gi ekomtilbydernes representanter i fylkesberedskapsrådene bedre støtte og styrke arbeidet med felles beredskapsutfordringer for sektoren. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet styrker egen evne til hendelseshåndtering, bl.a. ved å videreutvikle verktøy for krisehåndtering og kompetanse for å håndtere cyberhendelser.

Arbeidet med å ivareta konfidensialitet, integritet og kommunikasjonsvern i ekomnett er i større grad aktualisert de senere årene. For å lykkes i arbeidet med digitale sikkerhetsutfordringer er det nødvendig å ha et godt samarbeid mellom sikkerhetsmyndighetene og de sentrale ekomtilbyderne. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet legger til rette for møteplasser og prosesser mellom aktuelle sikkerhetstjenester og ekomtilbydere. Videre har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet styrket arbeidet med regelverksveiledning for tilbyderne på sikkerhets- og beredskapsområdet. Arbeidet har hatt god effekt og prioriteres også i 2018. I tillegg vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet følge opp nye anbefalinger og krav til konfidensialitet- og integritetsbeskyttelse relatert til aktuelle sårbarheter i elektroniske kommunikasjonssystemer.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets videre arbeid med programmet *Forsterket ekom* er svært viktig for å understøtte en bedre lokal og regional krisehåndteringsevne med mobil kommunikasjon i krisesituasjoner, og videreføres i 2018 med utbygging i nye kommuner. Det langsiktige målet er å etablere ett område i alle landets kommuner med forsterket ekom, slik at lokal kriseledelse og den øvrige befolkningen skal ha ett sted i nærområdet for å gi og motta beskjeder, selv ved bortfall av strøm over lengre tid.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal i 2018 gjennomføre tilsyn etter nytt regelverk for satellittjordstasjoner på Svalbard og i Antarktis.

For å sikre at internett forblir en åpen og demokratisk plattform som stimulerer til fortsatt økonomisk utvikling og innovasjon, er det viktig at departementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også i 2018 fortsetter sitt arbeid i internasjonale fora der den videre utviklingen formes. Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å bidra til god internettforvaltning, samt for å ivareta internettsikkerhet og -stabilitet, herunder sikring av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet deltar bl.a. i den internasjonale domenenavnsforvalteren ICANNs arbeid. Norge er som en av to nasjoner særlig utvalgt til å delta i den pågående prosessen med å etablere nye rutiner og mekanismer for ansvarliggjøring av ICANN. Videre deltar også departementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i European dialogue on Internet Governance (EuroDIG) og i OECDs og FNs arbeid med internettforvaltning, herunder Internet Governance Forum (IGF) og World Summit on the Information Society (WSIS). Det legges opp til å videreføre det aktive engasjementet Norge i dag har i slike internasjonale fora og arbeidsgrupper.

## Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
70	Kjøp av post- og banktjenester	403 000	272 200	261 700
	Sum kap. 1370	403 000	272 200	261 700

### Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Det foreslås å bevilge totalt 261,7 mill. kr. Bevilgningen omfatter 96,7 mill. kr til kontrakten med

Kvikkas AS for distribusjon av aviser i abonnement på lørdager på steder uten ordinært avisbudsnett og 165 mill. kr til Posten Norge AS. Statlig kjøp fra Posten går fram av tabell 4.38.

Tabell 4.38 Statlig kjøp fra Posten

	Mill. kr
3 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	135
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	14
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	149
Merkostnader grunnleggende banktjenester i landpostnettet	16
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	165
Sum statlig kjøp fra Posten	165

I et stadig mer konkurranseutsatt postmarked blir statlig kjøp av post- og banktjenester brukt for å sikre tjenester som leveringspliktig tilbyder ikke ville levert basert på forretningsmessige hensyn.

Dette vil i 2018 sikre at alle får post levert fem dager i uken, gratis framsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landpostnettet.

## Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Driftsutgifter	171 528	194 900	197 300
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 108	15 000	13 800
51	Til reguleringsfondet	4 484		
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	58 436	80 200	183 000
71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	126 444	138 700	69 700
	Sum kap. 1380	374 000	428 800	463 800

### Post 01 Driftsutgifter

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon, og føre kontroll med at regelverket på området etterleves. Etaten bistår Samferdselsdepartementet med å utarbeide lov- og forskriftsutkast på post- og ekområdet, trefter enkeltvedtak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens-, navn- og nummerressurser. Videre har etaten ansvar for markedskontroll av radio- og terminalutstyr og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekområdet. Etaten representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekområdet.

Det foreslås bevilget 197,3 mill. kr.

### Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 13,8 mill. kr.

Bevilgningen skal bl.a. dekke nødvendig videreutvikling av IT-baserte fagsystemer og innkjøp av utstyr til frekvenskontrollen. Reduksjonen fra 2017 gjelder bortfall av engangskostnader til nasjonalt nett med gradering hemmelig og etablering av beredskapsnett.

### Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Det foreslås bevilget 183 mill. kr. Det er en økning på 102,8 mill. kr fra saldert budsjett 2017 og gjelder:

- 40 mill. kr til pilot for alternativt kjernenett
- 40 mill. kr som skal legges til rette for fiberkabler til utlandet
- 20,6 mill. kr til å dekke merverdiavgift etter at Skattekontoret for storbedrifter vedtok at kompensasjoner for pålagte tiltak etter ekomloven § 2–10 annet ledd er å anse som merverdiavgiftspliktig omsetning.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og tjenester om tiltak utover det som kan pålegges tilbyderne i henhold til ekomloven uten å måtte kompensere for det.

Tildelte midler skal brukes til administrative og organisatoriske beredskapstiltak, lagring og vedlikehold av transportabelt beredskapsutstyr, samt til investeringer i ekominfrastruktur og beredskapsmateriell. Tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveger og bedre håndtering av bortfall av elektronisk kommunikasjon. I tillegg dekkes tilbyderens merkostnader til særskilte lovpålagte oppgaver.

Mer ekstremvær, og ikke minst økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon, gjør at det er behov for å styrke beredskapevnen og øke robustheten i ekomnettene. Midlene skal bl.a. brukes til å sikre viktige elementer i det nasjonale transportnettet for elektronisk kommunikasjon, forsterke basestasjoner for mobiltelefoni (reservestrømforsyning og transmisjon) utvalgt i samråd med berørte fylkesmenn og utplassere beredskapsmateriell og mobilt transmisjonsutstyr på beredskapslagre over hele landet.

En andel av bevilgningen vil benyttes til programmet *Forsterket ekom*. Det er et viktig bidrag til å styrke beredskapevnen og øke robustheten i ekomnettene, herunder styrking av lokal krisehåndteringsevne. I 2018 vil utbyggingen fortsette i nye kommuner.

Tilgang til mobildata og mobilsamtale er viktig i mange situasjoner og sammenhenger. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også vil kunne vurdere støtte til mobilutbygging på utfartssteder, vegstrekninger eller lignende, der de kommersielle utbyggerne finner det for kostbart å bygge ut,

men som likevel har stor betydning for næringsdrift, varsling av hendelser, turisme eller annen samfunnsmessig betydning.

Pilot for alternativt kjernenett og bevilgningen som skal legges til rette for fiberkabler til utlandet, er nærmere beskrevet under Mål og prioriteringer. Det foreslås også en tilsagnsfullmakt på inntil 60 mill. kr knyttet til bevilgningen som skal legges til rette for fiberkabler til utlandet, som gjør at det foreslås totalt 100 mill. kr til formålet, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

### **Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging**

Det foreslås bevilget 69,7 mill. kr. Tilskuddet skal bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer.

Formålet med ordningen er å sikre alle husstander et tilbud om bredbånd med god kvalitet. I tillegg kan midlene brukes til å øke kapasiteten på bredbåndet i områder der markedet ikke leverer tilfredsstillende kapasitet.

Tilskuddsordningen administreres av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i samarbeid med fylkeskommunene.

Kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler til bredbåndsprosjekter. Førstnevnte må søke gjennom fylkeskommunene. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vurderer søknadene i samarbeid med fylkeskommunene og tildeler midler til det enkelte prosjekt etter nærmere fastsatte kriterier.

Ny sivil klareringsmyndighet vil bli etablert i Moss. Samferdselsdepartementet har valgt å dekke inn sin andel av utgiftene til dette ved å redusere bevilgningen på kap. 1380, post 71, med 5,6 mill. kr. Det foreslås å øke bevilgningen på kap. 453 Sivil klareringsmyndighet, post 01 Driftsutgifter, tilsvarende. For nærmere omtale vises det til Justis- og beredskapsdepartementets Prop. 1 S (2017–2018).

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.



**Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2016	Saldert budsjett 2017	Forslag 2018
01	Diverse gebyrer	185 987	600	600
	Sum kap. 4380	185 987	600	600

**Post 01 Diverse gebyrer**

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter på kap. 1380, postene 01 og 45 dekkes i hovedsak av inntekter fra sektoravgifter og gebyrer. I selvfinansieringsordningen inngår ikke:

- 10,0 mill. kr i refusjon til drift av Radiostøykontrollen.
- 0,9 mill. kr til å administrere tilskudd til bredbåndsutbygging.

I tillegg til å dekke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter over kap. 1380, postene 01 og 45, skal inntektene fra sektoravgifter og gebyrer også dekke merverdiavgift som belastes sentralt

på kap. 1633 Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Det er budsjettet med 0,6 mill. kr i gebyrinntekter og med 210,2 mill. kr i inntekter fra sektoravgifter, ført på kap. 5577, post 75. Sektoravgiftene er omtalt under programkategori 21.10 Administrasjon.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige inntekts- og utgiftvariasjoner. Fullmakten til å overføre inntil 10 mill. kr til eller fra reguleringsfondet for inntekter på kap. 4380, post 01 og kap. 5577, post 75 foreslås videreført i 2018, jf. forslag til romertallsvedtak.

## Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

Fylkeskommunene finansieres med frie inntekter og øremerkede tilskudd. Frie inntekter (rammetilskudd og skatteinntekter) kan fylkeskommunene disponere fritt uten andre føringer fra staten enn gjeldende lover og regler. Inntektssystemet fordele frie inntekter mellom fylkeskommunene basert på kostnadsnøkler med tilhørende vekter.

Over Samferdselsdepartementets budsjett bevilges det også midler som er rettet mot eller har betydning, for fylkeskommunene.

Fra 2018 innføres en ny delkostandsnøkkel for båt og ferje i inntektssystemet for fylkeskommunene. Forslaget bygger på anbefalingene i rapporten *Utgiftsbehov til ferjer og hurtigbåter*, som er utarbeidet av Møreforskning Molde på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, samt departementets egne analyser. Møreforsknings beregninger av kriteriet «normerte ferjekostnader» i den nye nøkkelen bygger bl.a. på ferjestandarden fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har bedt Statens vegvesen oppdatere ferjestandarden, og vil gjøre nye beregninger når en oppdatert standard foreligger. For nærmere omtale av den nye nøkkelen vises det til Prop. 128 S (2016–2017) *Kommuneproposisjonen 2018*, jf. Innst. 422 S (2016–2017).

I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 fikk fylkeskommunene overført ansvaret for en stor del av riksvegnettet med tilhørende ferjeforbindelser, inkludert fire påbegynte og fire ferdigstilte statlige ferjeavløsningsprosjekter.

Ferjeavløsningsmidlene utgjør om lag 100 mill. kr for 2018. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

I kommuneproposisjonen for 2016 ble det foreslått en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer. Det ble lagt opp til at ferjeavløsningsmidler utbetales i inntil 30 år, som for gjeldende ferjeavløsningsordning for riksvegferjer. Ved behandlingen av proposisjonen vedtok Stortinget anmodningsvedtak nr. 692 om å legge til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning for fylkesvegferjene, jf. Innst. 375 S (2014–2015). Regjeringen legger til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning i inntektssystemet for fylkeskommunene. Selv om ordningen kan gjelde

for inntil 40 år, skal det likevel ikke kompenseres for mer enn totalkostnaden for prosjektet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for ferjeavløsningsordningen. Justerte retningslinjer ble presentert i kommuneproposisjonen for 2018, jf. Prop. 128 S (2016–2017). Av retningslinjene går det bl.a. fram at den enkelte fylkeskommune vedtar utbygging, utarbeider finansieringsplan og søker om prosjektet kommer inn under ordningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsetter størrelsen på ferjeavløsningsmidlene. Den beregnes på bakgrunn av tap i inntektssystemet når et ferjesamband blir avløst eller nedkortet av bru eller tunnel, men beregnet innsparing justeres for økt kompensasjon i inntektssystemet til den nye brua eller tunnelen.

Som nevnt er flere tilskuddsordninger og andre tiltak over Samferdselsdepartementets budsjett rettet mot eller har betydning, for fylkeskommunene. For omtale av rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, bymiljøavtalene og byvekstavgiftene, tilskudd til skredsikring på fylkesveger og tilskudd til gang- og sykkelveger vises det til programkategori 21.30 Vegformål.

For omtale av nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering, belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og utvidet ordning med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov vises det til programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Regjeringen foreslår å øke den lave satsen for merverdiavgift på bl.a. transport fra 10 til 12 pst. fra 1. januar 2018, jf. Prop. 1 LS (2017–2018) *Skatter, avgifter og toll 2018*. Fylkeskommunene foreslås kompensert gjennom en økning i rammetilskuddet med 164 mill. kr som følge av inngåtte avtaler om offentlig kjøp av persontransporttjenester. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Regjeringen foreslår at 100 mill. kr av økningen i de frie inntektene til fylkeskommunene gis en særskilt fordeling til båt- og ferjefylkene (tabell C). Dette skal bidra til å sikre god infrastruktur for folk og næringsliv langs kysten, og legge til

rette for investeringer i miljøvennlig teknologi. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Regjeringen foreslår å oppheve fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart fra 1. januar 2018, jf. Prop. 1 LS (2017–2018) *Skatter, avgifter og toll 2018*. Fylkeskommunene foreslås kompensert med 14 mill. kr som følge av inngåtte avtaler om offentlig kjøp av persontransporttjenester. Fordelingen av kompensasjonen for opphevingen av fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift skjer etter en særskilt fordeling (tabell C). Kompensasjonen er foreløpig ikke fordelt i Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte), men vil bli fordelt i løpet av høsten 2017.

I statsbudsjettet for 2014 ble rammetilskuddet til fylkeskommunene styrket med 780 mill. kr, som kunne nyttes til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Ordningen er senere videreført og økt, slik at kompensasjonen for 2017 er 1 320 mill. kr. Kompensasjonen foreslås videreført med om lag 1 355 mill. kr i 2018. Midlene fordeles ut fra kartlagt forfall på fylkesvegnettet i den enkelte fylkeskommune (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet, (Grønt hefte).

Fylkeskommunene påføres merutgifter når kravene i forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler for fylkesveg og kommunal veg i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) settes i verk. Nasjonale føringer som fører til merutgifter, vil bli kompensert. Kompensasjonen for 2016 og 2017 var på henholdsvis 279 og 286 mill. kr. Den foreslås videreført med om lag 294 mill. kr i 2018. Merutgiftene for å oppfylle kravene i forskriften vil variere fra fylke til fylke både på grunn av variasjon i antall tunneler og fordi noen tunneler allerede oppfyller kravene. Det er derfor foretatt en fylkesfordeling av kompensasjon for merutgiftene, fordelt på samlet lengde tunnellop i aktuelle fylker som krever sikkerhetstiltak etter forskriften (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Ordningen med felles vegadministrasjon etter forvaltningsreformen innebærer at staten og fylkeskommunene bruker den samme vegadministrasjonen på regionalt nivå til å utføre riks- og fylkesvegoppgaver etter vegloven. Oslo kommune må bruke egen administrasjon. Fra 2016 ble mid-

ler til dette lagt inn i tabell C. I 2017 utgjorde dette om lag 8,7 mill. kr. Beløpet foreslås videreført med om lag 8,9 mill. kr i 2018. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Stortinget vedtok å øke CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass med 0,15 kr pr. m<sup>3</sup> til nivået for bensin fra 1. juli 2015. Vedtaket berører gassdrevne busser. Det vises til Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015*, jf. Innst. 360 S (2014–2015). Kompensasjonen til berørte fylkeskommuner er i 2017 om lag 2,1 mill. kr. Beløpet foreslås videreført med om lag 2,1 mill. kr i 2018. Fordelingen av denne kompensasjonen skjer etter en særskilt fordeling (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2017–2018) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Med virkning fra 1. juli 2014 ble ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift endret, slik at transport- og energiforetak som hovedregel måtte beregne avgift med full sats uavhengig av beliggenhet. Det ble vedtatt kompenserende tiltak, jf. Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)* og Innst. 311 S (2013–2014). Regjeringen har nå fått gjennomslag for endringer i EUs regelverk som tillater reduserte satser for transport- og energiforetak og foreslår derfor å gjeninnføre differensierte satser for transport- og energisektoren fra 1. januar 2018. Det foreslås likevel at igangsatte kompenserende infrastrukturtiltak for veg og kyst ferdigstilles. Det vises til omtale under programkategoriene 21.30 Vegformål og 21.60 Kystforvaltning.

Der det er inngått avtaler med det offentlige om kjøp av transporttjenester, har transport-selskapene blitt kompensert av fylkeskommunene. Fylkeskommunene har blitt kompensert av staten i denne forbindelse. Denne kompensasjonen avvikles når differensierte satser for arbeidsgiveravgift gjeninnføres for transport- og energisektoren. Kompensasjonen er gitt over skjønnstilskuddet som inngår i de frie inntektene. Det er også lagt til grunn at slik kompensasjon til kjøp av innenlandske flyruter og riksvegferjetjenester avvikles.

#### Lokal kollektivtransport og fylkesveger

Tabell 4.39 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveger i 2016. I tillegg gis det en oversikt over fylkeskom-

munenes brutto investeringsutgifter til fylkesveger. Brutto investeringsutgifter inkluderer som regel bruk av bompenger.

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. De fylkeskommunale utgiftene til rutedrift utgjorde om lag 12,7 mrd. kr i 2016. Utgiftene til fylkesveger

var om lag 16,1 mrd. kr. Til sammenlikning utgjorde utgiftene til rutedrift om lag 9,9 mrd. kr og utgiftene til fylkesveger om lag 11,4 mrd. kr i 2010.

Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Tabell 4.39 Fylkeskommunenes utgifter i 2016 innen samferdselsformål

Fylkeskommune	Rutedrift <sup>1</sup>	Fylkesveg driftsutgifter <sup>2</sup>	(i 1000 kr)	
			Fylkesveg investeringsutgifter <sup>3</sup>	Sum
Østfold	305 359	277 014	230 103	812 476
Akershus	1 024 072	572 061	803 861	2 399 994
Oslo	1 987 793	261 460	212 713	2 461 966
Hedmark	323 003	355 746	166 749	845 498
Oppland	364 423	428 130	575 934	1 368 487
Buskerud	419 684	401 032	358 807	1 179 523
Vestfold	280 747	239 990	87 591	608 328
Telemark	247 604	277 865	344 872	870 341
Aust-Agder	168 616	192 523	173 828	534 967
Vest-Agder	352 683	261 038	243 468	857 189
Rogaland	956 862	651 332	419 726	2 027 920
Hordaland	1 581 558	701 048	1 465 148	3 747 754
Sogn og Fjordane	481 841	599 690	343 075	1 424 606
Møre og Romsdal	885 857	605 834	512 365	2 004 056
Sør-Trøndelag	797 913	475 067	768 782	2 041 762
Nord-Trøndelag	333 361	382 375	139 063	854 799
Nordland	1 257 271	680 204	430 119	2 367 594
Troms	558 745	600 528	428 381	1 587 654
Finnmark	398 906	261 056	181 599	841 561
Sum	12 726 298	8 223 993	7 886 184	28 836 475

<sup>1</sup> Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

<sup>2</sup> Omfatter netto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

<sup>3</sup> Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2016 om lag 107 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Fylkesvegnettet økte fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km i 2010 (ekskl. gang- sykkelve-

ger) som følge av forvaltningsreformen. Veglengdene for 2017 i tabell 4.40 omfatter imidlertid 2 576 km gang- sykkelveger. Ved beregning av andel av det offentlige vegnettet og andel med fast dekke for 2017 inngår gang- og sykkelveger.

Tabell 4.40 Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	Juni 2017	31.12.09	Juni 2017	31.12.09	Juni 2017	31.12.09	Juni 2017
Østfold	1 003	1 879	27	45	78	90	57	81
Akershus	1 127	2 080	24	36	91	96	65	78
Oslo <sup>1</sup>	0	0						
Hedmark	2 534	3 953	38	53	64	80	51	73
Oppland	2 074	3 200	37	52	83	90	59	74
Buskerud	1 182	1 943	29	41	98	99	79	91
Vestfold	699	1 452	26	46	100	100	74	94
Telemark	1 099	1 962	27	44	89	94	44	92
Aust-Agder	990	1 670	33	51	85	92	80	88
Vest-Agder	1 311	2 192	33	50	66	80	62	75
Rogaland	1 823	2 724	30	37	97	100	76	84
Hordaland	1 750	3 180	26	43	100	100	68	80
Sogn og Fjordane	1 443	2 637	27	48	100	100	74	87
Møre og Romsdal	1 762	3 265	28	46	93	100	41	80
Trøndelag	3 553	6 302	34	55	68	83	57	78
Nordland	2 569	4 220	29	45	79	93	71	81
Troms	1 728	3 001	32	54	78	90	41	59
Finnmark	626	1 500	15	35	100	99	93	95
Sum	27 273	47 160	29	46	82	92	62	79

<sup>1</sup> Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2017 til grunn et normert fylkesvegnett på 313 km.

De fleste fylkeskommunene hadde alt før forvaltningsreformen fast dekke på hele eller store deler av vegnettet. For enkelte fylkeskommuner har

andelen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. Også andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig.



*Del III*  
*Omtale av viktige oppfølgingsområde*





## 5 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

### 5.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2018–2023

Til oppfølging av Nasjonal transportplan er det foreslått å løyve 60,9 mrd. kr, ein auke på 3 mrd. kr eller 5,1 pst. frå saldert budsjett 2017 målt i 2018-kr. Auken går særleg til Nye Veier AS, medan andre område som blir vesentleg styrkt er

oppstart av eit vegprosjekt med OPS-kontrakt, tiltak i storbyområda, planlegging av indre InterCity på jernbane og signal- og sikringssystemet ERTMS. Nye ordningar i Nasjonal transportplan som regjeringa foreslår å prioritere, er teknologi-stimulerande tiltak som konkurransen Smartare transport i Noreg og Pilot-T, midlar til fiberkablar til utlandet og ein pilot for alternativt kjernenett.

Tabell 5.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

	Saldert budsjett 2017	Gj.snitt pr. år NTP 2018–2023	Forslag 2018	Oppfølging NTP etter eitt år i pst.
Vegformål	35 922,4	40 361,4	37 732,6	15,6
Jernbaneformål	18 763,2	24 442,3	19 488,6	13,3
Kystformål	1 417,5	2 018,2	1 415,7	11,7
Særskilte transporttiltak	1 852,4	2 920,0	2 166,4	12,4
Nye NTP-tiltak	-	473,9	125,0	4,4
Sum	57 955,5	70 215,8	60 928,3	14,5

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, tek regjeringa sikte på ei gradvis innfasing av ressursane til transportinfrastruktur i planen. Ressursbruken i dei enkelte budsjettår vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget innafor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

I tabellen over, som viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan i budsjettframlegget for 2018, er det på vanleg måte brukt gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden som referanse. Med gradvis opptrapping vil budsjettoppfølginga liggje under det årlege gjennomsnittet for første seksårsperiode (ein sjettedel eller 16,7 pst.) det første året. Det vil òg vere ulik oppfølging for dei ulike formåla. Regjeringas forslag til løyving til NTP-formål i 2018 inneber ei oppfølging av den samla økonomiske planramma for første seksårsperiode i planen på 14,5 pst.

Med regjeringas framlegg aukar løyvingane til NTP-formål med om lag 3 mrd. kroner frå saldert

budsjett 2017. I tråd med føringane frå Prop. 1 S (2015–2016) foreslår regjeringa ei løyving på 5,3 mrd. kr til Nye Veier AS i 2018. Løyvinga er med dette trappa opp til det varsla nivået. Pålagt oppgradering av tunnelar bind opp ein betydeleg del av vegbudsjettet til vedlikehald og fornying dei nærmaste åra. Planlegging av indre InterCity og Ringeriksbanen er òg prioritert.

«Nye NTP-tiltak» omfattar i budsjettframlegget midlar til Pilot-T, tilskot til konkurransen «Smartare transport i Noreg» i tillegg til forslag til løyvingar til alternativt kjernenett og til tilrettelegging for fiberkablar til utlandet.

For nærmare omtale av dei konkrete forslaga, sjå programkategoriomtalen i del II.

### 5.2 Oppfølging av hovudmåla

Regjeringa har som mål å utvikle eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Vi står

overfor store behov og utfordringar for å realisere dette. Det vil krevje eit omfattande infrastruktur-løft for å styrkje konkurransekrafta for næringslivet og skape betre bu- og arbeidsregionar. Ein betre utvikla infrastruktur vil knytte landet betre saman, sikre høg mobilitet og gi kortare reisetider. Regjeringa har lagt vekt på ei balansert måloppnåing.

Regjeringa vil i planperioden prioritere ressursbruken for å utvikle transportsystemet i retning av 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 lågutsleppsfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

For dei enkelte hovudmåla er det utarbeidd fleire etappemål som uttrykker kva regjeringa ønsker å oppnå i planperioden. For å vurdere i kva grad måla blir nådde er det utvikla indikatorar for dei ulike etappemåla. Indikatorane er nødvendige for å oppnå ein betre samanheng mellom politisk uttrykte mål og venta resultat på utvalde område, og for å etterprøve i kva grad måla blir nådde. Indikatorane vil bli nærmare konkretiserte i handlingsprogramma som etatane skal utarbeide for seksårsperioden 2018–2023.

Nedanfor blir dei viktigaste prioriteringane og ambisjonane for å følgje opp hovudmåla gjennomgått.

### 5.2.1 Betre framkome for personar og gods i heile landet

Transportsystemet skal bli meir påliteleg og robust gjennom styrkt drift og vedlikehald, tiltak for å ta igjen forfall og skredsikring. Det er i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt opp til å gjennomføre tiltak som legg til rette for kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet. Den styrkte satsinga vil bidra til at veksten i persontransporten i byområda 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 overførast frå veg til sjø og bane.

Etappemål: Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg

Eit robust og påliteleg transportsystem har særleg betydning for transportkostnadene til næringslivet. Med dei prioriterte tiltaka i Nasjonal transportplan 2018–2029 vil talet på timar med stengde vegar og talet på forseinkingstimar på jernbane bli redusert. Midlane som er sett av til drift og vedlikehald, vil redusere etterslepet. Dei store investeringsprosjekta, skredsikringstiltaka og utbetring av flaskehalsar vil gjere riksvegnettet enno meir påliteleg. For sjøtransporten er det i hovudsak førebyggjande sjøtryggleik som gjer transporten påliteleg.

Auka innsats på vedlikehald av infrastrukturen på jernbane, særleg fornying, har gjort at dei tekniske anlegga har blitt meir drifts stabile og togtrafikken er meir påliteleg, sjølv med aukande trafikkmengd. Persontoga er blitt meir punktlege, men det er framleis utfordringar for persontog i rushtidstrafikken og for godstog. Sjølv om mykje har blitt betre dei seinare åra, er forfallet i infrastrukturen omfattande og store delar av anlegga er gamle og slitte. Auka trafikk og auka utnytting av kapasiteten i infrastrukturen gjer at trafikkavviklinga er meir sårbar for feil i infrastrukturen, m.a. som følgje av ekstremvær. I den daglege drifta av togtrafikken er det prioritert at toga er punktlege framfor regularitet, ved at enkelte forseinka tog, særleg «pendeltog», blir innstilte slik at normal rute kan opprettast på nytt. Med den generelle tilstanden på jernbaneanlegga, tett togtrafikk, særleg på det sentrale Austlandet, planlagde saktekjøringar i samband med gjennomføring av investeringar i 2018 og risiko for driftsavbrot på grunn av ekstremt/ustabilt vær, er det høg risiko knytt til måloppnåinga for regulariteten i 2018.

Etappemål: Kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det sett som mål at reisetidene i og mellom landsdelane skal reduserast.

Spart reisetid utgjer ofte ein vesentleg del av den samfunnsøkonomiske nytten ved investeringsprosjekt i transportsektoren. Reisetid mellom bustad og arbeidsstad er òg vesentleg for storleiken på arbeidsmarknadene og dermed for regional utvikling. Ny infrastruktur og styrkt

transporttilbod kan ha stor effekt på mobiliteten i ein arbeidsmarknad. I byane kan det dreie seg om små reisetidsinnsparingar for mange menneske, medan store innkortingar og ferjefrie samband utanfor byområda kan gi store innsparingar i reisetida.

Dei riksvegprosjekta som det i Nasjonal transportplan 2018–2029 er lagt opp til å opne i planperioden, vil til saman gi 4 timar og 55 minutt redusert reisetid. På jernbanenettet vil utbyggingar og utbetringar i planperioden redusere reisetida og auke frekvensen i togtrafikken på Austlandet.

Fleire vegprosjekt som opnar for trafikk i 2018, vil redusere reisetida. Den største reduksjonen kjem når E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark opnar for trafikk hausten 2018.

Dobbeltsporet Holm–Holmestrand–Nykirke på Vestfoldbanen (strekninga Oslo–Skien) blei teken i bruk i samband med ruteendringa i desember 2016. Etter opninga blei reisetida mellom Tønsberg og Oslo redusert med 8–9 minutt. Ruteendringa innførte òg to nye direkte avgangar, morgon og ettermiddag, mellom Tønsberg–Oslo–Tønsberg. Direkteavgangane har ei reisetid på om lag 64 minutt, som er 15–18 minutt kortare enn tidlegare. Når parsellen Farriseidet–Porsgrunn blir teken i bruk hausten 2018, blir reisetida redusert ytterlegare med inntil 30 minutt for heile strekninga Oslo–Skien.

Etappemål: Persontransportveksten i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange

Etappemålet for vekst i persontransporten gjeld dei ni største byområda som i Nasjonal transportplan 2018–2029 er peika ut som aktuelle for bymiljøavtalar og byvekstavtalar. Målet er avgrensa til persontransport. Transport knytt til offentleg og privat tenesteyting, varetransport og godstransport skal haldast utanom. Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikken som passerer utan start- og ende punkt i avtaleområdet, skal òg haldast utanfor. Tidsperspektivet for måloppnåing følgjer avtaleperioden for byvekstavtalane.

Byvekstavtalane skal ha dokumenterbare resultat for måloppnåinga, og det er utvikla felles indikatorar for å følgje opp avtalane. Endring i trafikkarbeidet med personbil og årsdøgntrafikk for lette køyretøy er dei primære indikatorane, men det skal òg rapporterast på m.a. klimagassutslepp, transportmiddelfordeling, areal og parkering. Det er no inngått fire avtalar:

- bymiljøavtalar i Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag, som vil bli reforhandla til byvekstavtalar i 2018
- byvekstavtalar i Bergen/Hordaland og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar/Rogaland fylkeskommune.

Etappemål: Universelt utforma reisekjeder

Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Regjeringa vil utvikle og leggje transportsystemet til rette slik at flest mogleg blir sikra ein god mobilitet, og at ein i størst mogleg grad finn løysingar som alle kan nytte.

All ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthammer, blir bygde med universell utforming. Tiltak som medverkar til samanhengande, universelt utforma reisekjeder der mange har nytte av dei, blir prioriterte.

### Veg

Det er om lag 250 knutepunkt og 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet. Om lag 65 pst. av desse haldeplassane ligg utanfor by/tettstad. Om lag 1 000 av haldeplassane på riksveg ligg langs stamrute for kollektivtrafikk. Statens vegvesen arbeider med å gjere haldeplassane og knutepunkta meir tilgjengelege. Arbeidet blir sett i samheng med kommunale og fylkeskommunale tiltak og med andre tiltak langs riksvegane, t.d. utbetring av gangfelt og gang- og sykkelanlegg. I tillegg kjem tiltak i dei komande byvekstavtalane. I 2018 er det planlagt å utbetre 27 haldeplassar og 4 viktige knutepunkt på riksvegnettet til å bli universelt utforma.

Frå 2018 skal tre kollektivknutepunkt i høvesvis Oslo, Bergen og Lillehammer tilby assistanse til busspassasjerar med nedsett funksjonsevne. Ein viktig del av den universelle utforminga er pålitelige forhold for trafikantane heile året. Statens vegvesen prioriterer betre drift og vedlikehald av gangareal, særleg vinterdrift og rutinar for å sikre universell utforming.

### Jernbane

Det er i dag 336 stasjonar med persontogtrafikk på jernbanenettet. Universell utforming krev at den fysiske utforminga av stasjonen og informasjonssystema er slik at stasjonen kan nyttast av så mange som mogleg. Alle stasjonar på jernbane-

nettet har universelt utforma informasjonssystem. Tilgjengelege stasjonar er eit delmål på vegen til universell utforming. Ved inngangen til 2018 vil 28 stasjonar fylle krava til universell utforming og 93 stasjonar vil vere tilgjengelege. Målsettinga for perioden 2018–2029 er at om lag 44 pst. av alle av- og påstigingar er på ein universelt utforma stasjon. I dagens jernbanenett er prognosen for 2017 om lag 7 pst.

### Lufthamner

I arbeidet med universelt utforma bygningar skal Avinor AS følge krava i plan- og bygningsloven og tilhøyrande forskrifter, og andre relevante forskrifter/retningslinjer. Universell utforming blir implementert på lufthamner i samband med nybygg eller ved ombygging. I forståing med Luftfartstilsynet kartlegg Avinor lufthamnene, slik at det kan leggjast til rette for planlagde og koordinerte tiltak. Kartlegginga skal etter planen avsluttast sommaren 2018. Innan 2018 skal det lagast ein overordna tiltaksplan med oversikt over status for universell utforming ved lufthamnene. Tiltaksplanen skal sikre at alle avvika blir utbetra. Avinor legg opp til at alle lufthamnene som selskapet disponerer, skal vere universelt utforma i 2025. På dei to største lufthamnene, Bergen lufthamn, Flesland, og Oslo lufthamn, Gardermoen, er det no bygd nye terminalbygg, og dei gamle blir bygde om. Avinor vil ivareta omsynet til universell utforming både av bygg og installasjonar. Det har vore eit nært samarbeid med brukarorganisasjonane for å få til gode løysingar. For Bergen lufthamn, Flesland, er det no ei gjennomgang av universell utforming.

Etappemål: Transportkostnader for godstransport skal reduserast, dei ulike transportmidla sine fortrinn 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 å bidra til å behalde dagens volum og 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 blir utbetra.

Tilskotsordninga for å overføre gods frå veg til sjø blei etablert i 2017. Første utlysing er venta maksimalt å kunne gi godsoverføring tilsvarande

2,7 millionar tonn. I tillegg blir tilskotsordninga til harnesamarbeid vidareført.

I budsjettforslaget er det sett av 546 mill. kr til tiltak for godstrafikken på jernbanen. Dette gjeld bygging av kryssingsspor på Ofofbanen, Dovrebanen og Bergensbanen, opprusting av Alnabru godsterminal (strakstiltak), ferdigstilling av arbeida med Heggstadmoen godsterminal og Heimdal stasjon sør for Trondheim, og tekniske tiltak på Kongsvingerbanen.

### 5.2.2 Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen

Nullvisjonen inneber at transportsystemet, transportmidlane og regelverket skal utformast slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantane og i størst mogleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikktryggleiksarbeidet i heile transportsektoren, men utfordringane og behovet for tiltak varierer betydeleg mellom dei ulike delane av sektoren. Transportarbeidet veks, og ein ytterlegare reduksjon i talet på drepne og hardt skadde krev derfor ei fortsatt sterk satsing på trafikktryggleiksarbeid.

Etappemål i planperioden er:

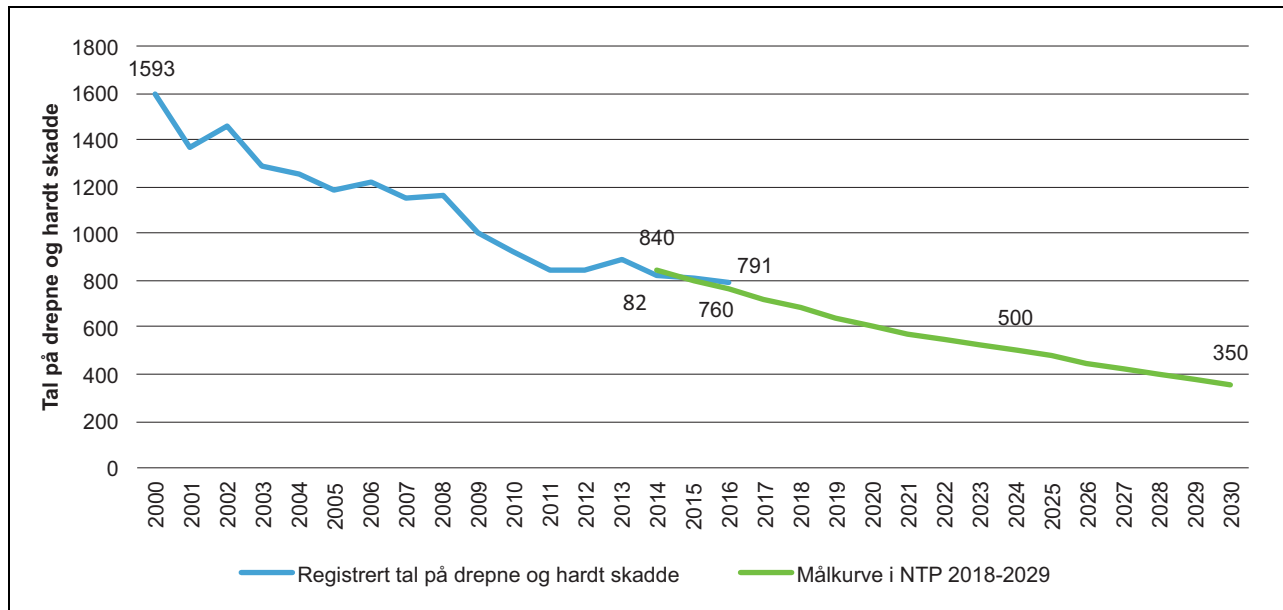
- talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030
- oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport.

Dei ulike tilsynsetatane på transportområdet har ei viktig rolle i arbeidet for betre trafikktryggleiken. Statens havarikommisjon for transport har òg ei viktig rolle gjennom undersøkingar av ulykker og hendingar i transportsektoren.

*Etappemål: Talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030*

Etappemålet for trafikktryggleiken på veg inneber ein reduksjon på om lag 60 pst. samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2012–2015. Målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 om maksimalt 500 drepne og hardt skadde i 2024 er behalde som eit delmål på veg mot målet for 2030.

Det er i dag eit godt tverrsektorielt samarbeid mellom aktørane i trafikktryggleiksarbeidet. Samferdselsdepartementet ser at det er rom for ytterlegare samordning og samarbeid. Dette er derfor hovudretninga i Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafikksikkerhet på veg* som blei lagt fram i september 2016. Det blir arbeidd med å følge opp tiltaks- og satsingsområda i meldinga, m.a. gjennom revide-



Figur 5.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2016 og målkurve fram til 2030

ringa av Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg.

Det er rekna at gjennomførte investeringar på riksvegnettet i 2018 vil gi ein årleg, gjennomsnittleg reduksjon i drepne og hardt skadde med til saman 2,5. I tillegg kjem bidrag frå den trafikant- og køyretøyretta verksemda til Statens vegvesen, som kampanjar, tilsyn, kontrollar, tiltak knytt til føraropplæringa, og frå trafikktryggingstiltak i regi av andre aktørar.

Midlane til programområdet trafikktryggleik blir i 2018 i hovudsak nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med gåande og syklende.

Det er i 2018 planlagt å opne om lag 2,3 km firefelts veg og 5,0 km to- og trefelts veg med midtrekkverk. Det er i tillegg lagt opp til å etablere forsterka midtoppmerking på om lag 6 km riksveg.

Statens vegvesens tiltak retta mot trafikantar og køyretøy blir ført vidare.

Etappemål: Oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport

### Jernbane

Jernbanesektoren arbeider systematisk med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanestrekningane blir analyserte for å identifisere risikotilhøve og prioritere tiltak. Tiltak for å førebyggje ulykker blir prioriterte basert på ei samla vurdering av risikobiletet. Det blir gjennomført

førebyggjande tiltak mot ulykkene som skjer oftast og ulykker som skjer sjeldan, men med alvorlege konsekvensar. Risikotilhøva er i hovudsak knytte til planovergangar, personar som oppheld seg i eller ved sporet, avsporingar og ras.

I perioden 2012–2016 omkom i alt 14 personar i ulykker knytt til jernbanetransporten i Noreg, medan 16 personar blei hardt skadde

Ved utgangen av 2016 var det 3 553 planovergangar på jernbanenettet. Totalt blei det i 2016 gjennomført 170 planovergangstiltak der 57 planovergangar blei nedlagde.

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.

### 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 strykt kompetanse og kapasitet. Droneverksemda er i rask utvikling, og styresmaktene skal bidra til at verk-

senda blir integrert i luftfarten på ein sikker måte.

For Avinor er hovudmålet å førebyggje uønskte hendingar og sikre god beredskap. Avinor skal oppretthalde og vidareutvikle eit høgt kvalitativt tryggleiksnivå i heile verksemda.

Beredskapsstyring og førebyggjande tryggleiksstyring er viktige og integrerte delar av styringa av verksemda i Avinor. I dette ligg å sikre samfunnet sitt behov for meir robust og påliteleg transport av menneske og gods, bidra til å redusere risikoen for ulykker, førebyggje hendingar som kan truge tryggleiken i luftfarten, ha ein beredskap og ei krisehandtering som reduserer konsekvensar dersom uønskte hendingar oppstår.

### *Sjøtransport*

Tryggleiken i sjøtransporten er høg. Risikoen for skipsulykker i sjøtransporten 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 ulykkena kan ha alvorlege konsekvensar.

I Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs* blir det peika på at det er nødvendig å auke omfanget av tiltak når sjøtrafikken aukar. I meldinga blir det peika på utviding av sjøtrafikksentralane sitt ansvarsområde på Vestlandet og på etablering av betre trafikkovervaking rundt Svalbard som viktige tiltak. Det er planlagt å starte arbeidet med å utvide ansvarsområdet for sjøtrafikksentralane i 2018, og styrking av trafikkovervakinga rundt Svalbard held fram.

Oppetida i maritim infrastruktur baserer seg på internasjonale standardar for oppetid på navigasjonsinnretningar som har lys. Innretningane som er kategoriserte til å vere avgjerande viktige, har krav om oppetid på 99,8 pst. For 2017 reknar ein med at oppetida totalt sett blir i tråd med dei internasjonale standardane. Kystverket vil halde fram med tiltak som skal betre oppetida, m.a. overgang til meir driftssikre objekt, t.d. LED-lys og auka vedlikehald.

Årsakene til ulykker med fritidsbåtar er samansette, og førebyggjande tiltak krev samarbeid mellom fleire etatar og organisasjonar. Kystverket vil m.a. arbeide for at førarar av fritidsfartøy skal bli enda meir opptekne av tryggleik.

### **5.2.3 Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar**

Regjeringa sin 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 vi når dei nasjonale klima- og miljømåla. For ein samla omtale av regjeringa sine klima- og miljørelevante saker, sjå Prop. 1 S (2017–2018) for Klima- og miljødepartementet.

Eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2018–2029 er at transportpolitikken skal medverke til å redusere klimagassutsleppa i tråd med omstillinga mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

Samferdselsdepartementet skal leggje til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet, og det skal bli tilbydd klimavennleg mobilitet for personar og gods. Regjeringa vil bidra til å redusere klimagassutsleppa frå godstransport ved å stimulere til å ta i bruk meir miljøvennleg transportmiddeleteknologi, alternative drivstoff og effektivisere transport og logistikk.

Etappemål i planperioden er:

- redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål
- bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- avgrense tapet av naturmangfald.

Etappemål: Redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål

CO<sub>2</sub>-avgifter og kvotar er dei viktigaste klimaverkemidla fordi dei bidreg til ei kostnadseffektiv deling av utsleppsreduksjonane mellom sektorane. Regjeringa retter innsatsen mot at den no dominerande køyretøyteknologien skal bli meir utslippseffektiv, og mot at teknologi for låg- og nullutsleppskøyretøy skal bli meir konkurransedyktig.

Transport er ei av dei største kjeldene til klimagassutslepp i Noreg og har den største delen av utsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor. Auka transportarbeid gjer at klimagassutsleppa frå 1990 til 2015 har auka med 43 pst. for innanriks luftfart og med 33 pst. for vegtrafikk, ifølgje klimagassrekneskapen frå Statistisk sentralbyrå. For same periode er klimagassutsleppa frå jernbanesektoren om lag halverte, medan utsleppa frå innanriks sjøtransport og fiske har gått ned med om lag 13 pst.

I Meld St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid* sett

regjeringa eit mål om at klimagassutsleppa frå transportsektoren skal reduserast med 35–40 pst. frå 2005. Målet støttar opp under arbeidet med utsleppsreduksjonar i transportsektoren som m.a. omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029. Regjeringa vil arbeide vidare med tiltak som har effekt både på kort og lang sikt slik at utsleppa blir reduserte i tråd med målet om omstilling til lågutslepps-samfunnet i 2050. Regjeringa foreslår i budsjettet for 2018 tiltak som m.a. gir lågare utslepp frå kvart køyretøy, betre kollektivtransporttilbod, legg til rette for gange og sykling i storbyområda og som stimulerer til å overføre godstransport frå veg til sjø. Vidare foreslår regjeringa andre klimatiltak som bidreg til dette, m.a. i Prop. 1 LS (2017–2018).

Noreg har meldt til FN at vi vil ta på oss ei vilkårsbunden forplikting om minst 40 pst. utsleppsreduksjon i 2030 samanlikna med 1990, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsnning med EU*. Noreg er i dialog med EU om ein avtale om felles oppfyljing av klimaforpliktinga.

EU-kommisjonen la i juli 2016 fram eit forslag til bindande innsatsdeling for årleg reduksjon av klimagassar i ikkje-kvotepliktig sektor i perioden 2021–2030. I innleiinga til forslaget går det fram at Noreg med utgangspunkt i BNP pr. innbyggjar ville fått eit mål på 40 pst. Dette målet omfattar heile ikkje-kvotepliktig sektor og inkluderer dermed all transport med unntak av luftfart. Forpliktinga vil etter alt å dømme nåast med ein kombinasjon av utsleppsreduksjonar nasjonalt og utnytting av fleksibiliteten for samarbeid med andre europeiske land om slike reduksjonar.

Offentlege etatar skal i størst mogleg grad nytte biodrivstoff, låg- og nullutsleppsteknologi i eigne og innleidde køyretøy og fartøy. Samferdselsdepartementet vil utarbeide ein nasjonal handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren. Dette arbeidet heng saman med andre politiske initiativ. Utbygging av infrastruktur for nullutsleppsdrivstoff skal på eit så tidleg stadium som mogleg gjennomførast utan tilskot. Dei verkemidla som styremaktene har, t.d. Enova, skal byggje opp under dette.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 varsla regjeringa at m.a. desse måltala blir lagt til grunn:

- 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.

Førebelse tal for 2016 viser at klimagassutsleppa frå vegtrafikken var 9,9 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dette utgjer 18,6 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Utsleppa blei reduserte med 3,6 pst. i 2016, medan trafikkveksten var 2,2 pst. (Statistisk sentralbyrå, mai 2016).

Noreg har eit mål om at utslepp frå nye personbilar ikkje skal overstige eit gjennomsnitt på 85 g CO<sub>2</sub>/km i 2020. Utsleppa frå nye bilar er reduserte frå 177 til 93 g/km frå 2006 til 2016 og til 86 g/km første halvår 2017. Det var 114 876 elektriske personbilar i første halvår 2017. Ladbare hybridbilar har fått eit kraftig oppsving etter at vektfrådraget i eingongsavgifta blei auka frå 1. januar 2015 og utgjer 15,9 pst. av salet av nye bilar i første halvår 2017. Til saman står elbilar og ladbare hybridbilar for 34,9 pst. av salet av nye bilar i første halvår 2017. Ved utgangen av første halvår 2017 var det 65 hydrogendrivne køyretøy i Noreg. Pr. 20. september 2017 er det ifølgje nobil.no 8 634 offentleg tilgjengelege ladepunkt i Noreg.

Førebelse tal frå Statens vegvesen viser at tapte bompenggeinntekter på grunn av elbilfritaket var om lag 545 mill. kr i 2016 og er rekna å bli 700–800 mill. kr i 2017 og 800–1 100 mill. kr i 2018. Tapte ferjeinntekter er rekna til 15 mill. kr i 2016 og 20,9 mill. kr i 2017.

Omsetningskravet for biodrivstoff til vegtransport blei auka til 7 pst. frå 1. januar 2017, med eit delkrav om 1,5 pst. avansert biodrivstoff. I forskrift frå september 2017 er krava auka på nytt frå 1. oktober 2017 og 1. januar 2018.

Riksvegferjene slapp i 2016 ut om lag 275 000 tonn CO<sub>2</sub>. Nye inngåtte kontraktar og utlyste konkurransar pr. 1. juli 2017 er venta å redusere utsleppa med 89 600 tonn CO<sub>2</sub> i året. Det vil lysast ut kontraktar for ferjedrift med krav om null- og lågutsleppsferjer der det ligg til rette for det. For å utvikle enda eit nullutsleppsalternativ til dagens konvensjonelt baserte energisystem, har Statens vegvesen etablert eit utviklingsprosjekt for ei delvis hydrogendriven ferje med planlagt driftsstart i 2021.

Jernbanetransporten slepp årleg ut om lag 50 000 tonn CO<sub>2</sub>. Jernbanedirektoratet vil i 2018 sette krav til klimagassrapportering frå Bane NOR SF for drift, vedlikehald, KVVU, planlegging og bygging av ny infrastruktur.

Ifølge Statistisk sentralbyrå var klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske på 2,8 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2015. Reduksjonen i klimagassutsleppa kjem i hovudsak frå redusert aktivitet i fiskeflåten, der talet på aktive fiskefartøy er om lag halvert frå 1990 til 2015. I innanriks sjøfart har det dei siste åra vore ein utsleppsreduksjon

som heng saman med auka satsing på energi-effektivisering og nytting av låg- og nullutsleppsdrivstoff. Kystverket arbeider for å redusere klimagassutsleppa frå sjøtransporten og leggje til rette for at meir gods blir overført frå veg til sjø.

Kystverket har gjort Environmental Ship Index (ESI) tilgjengeleg for hamnene gjennom meldingstenesta SafeSeaNet Norway. Indeksen blir brukt til å gi miljørabattar og differensiere avgifter både frå Kystverket og hamnene. I 2016 var det om lag 20 hamner som tilbød ei form for miljørabatt til skip i hamn. Det blir arbeidd målretta opp mot hamnene gjennom utgreiingar av tiltak og effektar, kompetanseheving og nettverksbygging. Dette arbeidet held fram i 2018.

Dei siste offisielle tala frå Statistisk sentralbyrå viser at klimagassutsleppa frå all innanriks sivil luftfart i Noreg var på 1,3 mill. tonn, dvs. 2,4 pst., av samla innanriks utslepp. Klimagassutsleppa frå utanrikstrafikken, frå norske lufthamner til første destinasjon i utlandet, var i 2015 på 1,5 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Luftfart inngår i hovudsak i EUs kvotesystem. Tilgangen og pris på kvoter vil avgjere kor store kutt som er nødvendige i luftfarten.

Regjeringa vil innføre eit omsetningskrav for berekraftig biodrivstoff til luftfart som skal vere 1 pst. i 2019, med mål om 30 pst. i 2030.

Som eitt av få land i verda har Noreg innført CO<sub>2</sub>-avgift på innanriks flygingar. Flyselskapa må i tillegg kjøpe kvotar for utsleppa frå flygingar i EU/EØS-området. Noreg tek del i miljøarbeidet på luftfartsområdet gjennom FN-organisasjonen ICAO. For å handtere klimagassutslepp frå internasjonal luftfart har ICAO vedteke å etablere ein global marknads mekanisme for kjøp av reduksjon av utslepp frå andre sektorar. Noreg vil delta i denne marknads mekanismen.

Avinor AS har for perioden 2013–2022 sett av inntil 100 mill. kr til tiltak og prosjekt som kan bidra til å fase inn biodrivstoff i norsk luftfart. I januar 2016 kunne Oslo lufthavn som første internasjonale lufthamn i verda, tilby drivstoff innblanda med jetbiodrivstoff til alle flyselskap som fyller drivstoff på lufthamna.

Etappemål: Avgrense tapet av naturmangfald

På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det vere vanskeleg å reversere negativ påverknad på naturmangfaldet. Etatane og selskapa skal arbeide med å auke kunnskapen på området. Når dei planlegg nye

samferdselsanlegg, skal dei prøve å unngå inngrep i verna naturområde, tyngre inngrep i større samanhengande naturområde, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde. Handtering av framande skadelege artar og omsyn til pollinerande insekt har fått auka merksemd.

Ingen vegprosjekt som opnar i 2018, er vurdert å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. Det er ingen vegprosjekt som har inngrep i eller i nærleik til nasjonalparker, landskapsvernområde eller naturreservat.

Alle vegprosjekt vil kunne påverke naturmangfald. Statens vegvesen skal i 2018 starte utgreiing og planlegging av ei naturnøytral vegstrekning. I dette arbeidet skal vegvesenet i første rekke søke å unngå negativ påverknad på naturmangfaldet, for deretter å avbøte, restaurere og eventuelt kompensere slik at det ikkje skal vere eit netto tap av naturmangfald.

Oppfølginga av Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold* krev tverrsektorielt samarbeid for å betre kunnskapsgrunnlaget for naturmangfald. Etatane vil bidra i arbeidet med økologiske grunnkart.

Det vil framleis bli arbeidd med pilotprosjekta innan økologisk kompensasjon på dei utvalde veg- og baneprojekta. I 2016 gjennomførte Statens vegvesen og Jernbaneverket eit samarbeidsprosjekt om metodar for å gjennomføre før- og etterundersøkingar i samferdselsprosjekt. Vidareutvikling og implementering av dette held fram i 2018.

Bane NOR SF arbeider m.a. for å redusere bruken av plantevernmiddel gjennom vedlikehaldsplanar for vegetasjonskontroll, med tiltak mot framande skadelege artar, sikre stadeigne planter, kartlegging og opprydding av forureina grunn og farleg avfall. Dei fleste konfliktane mellom naturmangfald og jernbane skriv seg frå bruk av plantevernmiddel. Desse blir langt på veg betra ved at vedlikehaldsplanane tek omsyn til vassmiljø og verdifull natur. Nokre konfliktar er det ikkje råd å utbetre i kombinasjon med togtrafikk, t.d. der støyen frå jernbanen påverkar fuglelivet negativt, eller der hogst og sprøyting langs sporet er nødvendig.

Fleire av lufthamnene i Noreg har store naturverdiar innanfor eller rett i nærleiken av lufthamna. Særleg store areal av ikkje gjødsla slåttemark langs rullebanane kan utgjere viktige erstatningsbiotopar. Det er ikkje planlagt utbyggingar i 2018 utanfor område som allereie er regulerte til formål for lufthamn.



### *Vasskvalitet og miljøskadelege kjemikalier*

Etatane og Avinor deltek i arbeidet med å følgje opp vassforskrifta. I 2018 vil dei arbeide vidare med å prioritere og gjennomføre tiltak i samsvar med tiltakslistene som er utarbeidde i samband med forvaltningsplanane for vassområda.

Mikroplast er eit aukande miljøproblem. Transportsektoren bidreg til utsleppa gjennom m.a. slitasje på bildekk, skyteleidningar ved utbygging og restar frå vedlikehald av skip og fritidsbåtar. Andre moglege kjelder til mikroplast er slitasje frå vegmaling, polymermodifiserte bitumen i asfalt og forsøpling frå ulike transportmiddel. Etatane og andre underliggjande verksemdar 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 utgreie og setje i verk tiltak for å hindre vidare spreining og nye kjelder.

Salt, metall, miljøgifter, plast og mikroplast er ei utfordring i vatn og jordmassar. I vegsektoren er det i størst grad forureining som renn frå vegar og tunnelar som påverkar vasskvaliteten. Dei seinare åra har den samla saltbruken i vegsektoren auka, trass i at det har vore sett i verk fleire tiltak for å redusere bruken. Statens vegvesen arbeider for å auke kunnskapen om andre underliggjande årsaker til utviklinga i saltbruken og har sett i verk fleire tiltak som er venta å gjere bruken meir sparsam og nøyaktig.

I 2016 blei 23 innsjøar nær veg undersøkte for miljøpåverknad av salt og metall. 19 av desse er i varierende grad påverka av vegsalt. 12 sjøar har blitt lagdelte på grunn av salttilførsel, dvs. at det blir liggjande eit tungt, stabilt lag med relativt høg saltkonsentrasjon nær botnen av innsjøen som reduserer oksygen i botnvatnet. Innsjøane er i varierende grad forureina av metall. Kobbar og sink, som er typiske for forureining frå veg, finst i relativt høge konsentrasjonar. I tillegg er planteplanktonsamfunna undersøkte, og nokre artar kan vere påverka av saltinga. Arbeidet med å implementere resultat frå prosjektet NORWAT (Nordic Road Water) som kan redusere risikoen for forureining av metall og miljøgifter, held fram i 2018.

Risikoen for negativ påverknad på vassmiljø frå jernbanesektoren er størst ved bygging av ny jernbane og større byggjeprojekt ved eksisterande bane. I 2016 gjennomførte Jernbaneverket ei kartlegging av forureina grunn, og det ble sett i gang opprydding som vil halde fram i 2018.

Skipstrafikk inneber risiko for akutt forureining m.a. etter grunnstøytingar og kollisjonar. Arbeidet med sjøtryggleik og beredskap er viktig

for å hindre og avgrense skadeverknadene av akutt forureining.

Ingen av prosjekta som Kystverket opnar i 2018, er vurderte til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. I 2018 vil Kystverket innføre krav om før- og etterundersøkingar i alle prosjekt der det kan vere risiko for store negative konsekvensar for naturmangfaldet. I samband med eigne hamne- og farleiprojekt vil Kystverket føre vidare samarbeidet med kommunar og Miljødirektoratet for å rydde opp i forureina hamnebaseng. Resultata frå FoU-arbeidet med grunnlaget for å vurdere maritim infrastruktur sin påverknad på vasskvalitet skal følgjast opp.

Risiko for vass- og grunnforureining frå drifta av Avinors lufthamner er i hovudsak knytt til flyaving, baneaving, brannøving og drivstofflekkasjar.

Etter krav frå miljøstyresmaktene blir det gjennomført miljøovervaking på og ved halvparten av lufthamnene, og det blir vurdert risiko og sårbarheit. Resultata blir vurderte kvart år, og programmet for oppfølging blir reviderte ved behov.

Etappe mål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy

### *Lokal luftforureining*

Dårleg luftkvalitet fører til alvorlege helseplager for befolkninga. Noreg er blant dei landa i Europa med lågast risiko for tidleg død på grunn av lokal luftforureining frå vegtrafikken.

Den viktigaste kjelda til NO<sub>2</sub> er vegtrafikk. I 2016 blei krava i forureiningsforskrifta om NO<sub>2</sub> innfridd i alle byar, med unntak av Oslo og Bergen, der time- og årsmiddelkrava blei overskridne. Det har derfor vore arbeidd med grunnlag for lågutsleppsonar, og miljødifferensierte og tidsdifferensierte bompengesatsar. «Forskrift om lavutslippssoner for bilar» gir heimel til at ein kommune, med samtykke frå Statens vegvesens regionkontor, kan innføre lågutsleppsone for å redusere miljøulempene frå vegtrafikken. Regjeringa legg i 2017 òg til rette for at byområde kan ta i bruk bompengetakstar som m.a. varierer ut frå miljøeigenskapane til dei ulike køyretøya.

Statens vegvesen vil i 2018 halde fram med å måle lokal luftkvalitet og ha prognosar for å varsle befolkninga om forureininga. Det vil bli arbeidd vidare med å undersøke utslepp frå bilar i trafikk òg ved låge temperaturar.

I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen i 2018 halde fram med tiltaka mot svevestøv i fleire byar. Det er framleis nødvendig å innføre generelle tiltak som t.d. piggdekkgebyr, setje ned

fartsgrensene om vinteren, bruke saltløysing og auke reinhaldet for å dempe at støv kvervlar opp frå vegbana. Bruk av piggfrie dekk er avgjerande for å redusere svevestøv. Det er piggdekkgebyr i Bergen og Oslo, og det blir innført i Stavanger for vintersesongen 2017/2018.

Statens vegvesen arbeider med å betre kunnskapen om samanhengen mellom piggdekk, produksjon av svevestøv og reinhald av vegane, m.a. i eit felles nordisk forskingsprosjekt.

I skipsfarten må målet om å redusere luftforureininga sjåast i samheng med arbeidet med å leggje til rette for at ein i større grad nyttar null- og lågutsleppdrivstoff, og for at hamnene kan tilby den nødvendige infrastrukturen. Kystverket vil følgje opp arbeidet med lokal luftkvalitet i sentrumsnære hamner i byar med høg luftforureining og medverke med kunnskap og rettleiing om nyttige tiltak.

Ingen personar busett ved norske lufthamner er utsett for timemiddelkonsentrasjonar av NO<sub>2</sub> eller døgnmiddelkonsentrasjonar av svevestøv over nasjonale mål for luftkvalitet. Der det er teke omsyn til auka trafikkmengd og endra trafikkmønster, viser framskrivingar på og rundt Oslo lufthavn ei minsking av konsentrasjonane for NO<sub>2</sub> og svevestøv i fine partiklar (PM<sub>2,5</sub>) fram til 2030, men ein liten auke i konsentrasjonen for svevestøv i grove partiklar (PM<sub>10</sub>) som er knytt til auka vegtrafikk og bruk av piggdekk (Norsk institutt for luftforskning, 2016). Berekna nivå i dei mest tynga områda, som ligg inne på lufthamna, er på same nivå som berekningsresultata for sentrumsområde i middelstore byområde i Noreg.

### Støy

Det er eit mål for at talet på personar utsett for over 38 dB innandørs gjennomsnittleg støynivå over døgnet skal reduserast med 30 pst. innan 2020 samanlikna med 2005.

I 2018 blir det gjort tiltak på om lag 89 bustader som har støynivå over 38 dBA innandørs, og 86 bustader får tiltak på grunn av grensa i forureiningsforskrifta på 42 dBA. Dei fleste støytiltaka er ein konsekvens av utbygging av nye vegar. Det blir gjennomført nye støyberekningar i 2017 og 2018 i tråd med krava i støyregelverket.

Forskinga viser at dei mest kostnadseffektive tiltaka er dei som reduserer støyen ved kjelda, dvs. tiltak på asfaltdekke og bildekk, og fart. Statens vegvesen hadde eit program for å skaffe meir erfaring med legging, vedlikehald, brukstid, kost-

nader og støyeffekt med finkorna asfalt og vil hausten 2017 avgjere korleis arbeidet skal vidareførast.

I vegsektoren er det er krevjande å nå dei nasjonale måla. Statens vegvesen har rekna at om lag 13 000 personar som bur ved riksveg, har innandørsstøy på over 38 dBA i bustaden. Auka trafikk og bustadbygging i støyutsette område gjer at folk blir meir eksponerte for støy, medan særleg redusert fart og endringar i motorteknologi reduserer støyen. Nye vegar som blir lagde utanom tettstader og mindre byar, medverkar til at færre blir utsette for støy.

Fartsnivået har verknad på støynivået. Det er blitt utarbeidd eit nytt fartsgrensesystem der miljø, mennesket si toleevne ved samanstøyt, veggeometrien og trafikanten si forståing er grunnpi-larar. Arbeidet er vidareført, og nye kriterium for alle fartsnivåa blir utarbeidd i 2017.

For jernbane er det særleg godstrafikken som er utfordrande og dimensjonerande for støytiltak. Dersom ein får til å installere komposittbremseklossar på godstog, vil det allereie i 2018 kunne gi ei innsparing i samband med prosjektering av støyskjermetiltak for nye prosjekt.

Mindre enn 1 pst. av befolkninga i Noreg bur på ein stad der utandørs flystøy i gjennomsnitt er høgare enn 55 dBA. Dette gjeld hovudsakleg personar utsett for støy frå militær luftfart. Avinor har fly- og helikopterstøy som eit av sine viktigaste miljøtiltaksområde. Bustadbygging innanfor flystøyutsette område gir lågare reduksjon i talet på flystøyutsette enn ein elles kunne oppnådd. Ved ein femdel av lufthamnene går talet på dei som er utsett for støy ned. Ved resten av lufthamnene er det ingen av dei som bur i nærleiken som er utsett for meir enn 55 dBA støy.

Lufthamnene der det er minst reduksjon i flystøy, eller størst auke i talet på busette som er utsett for utandørs flystøy, har alle regelmessig offshoretrafikk. Endringar i flystøysoner og tekniske forbetringar på halerotorane har bidrege til å redusere støynivået betydeleg. Luftfartstilsynet arbeider internasjonalt med å fremme tiltak mot flystøy.

Det finst ikkje nasjonale tal på kor mange personar som blir råka av støy over 38 dBA frå hamneaktivitet. I forureiningsforskrifta er eigne støygrenser for hamner, og anleggseigar er ansvarleg for tiltak. Mange hamner har utarbeidd støysonekart og sett i verk tiltak. Kystverket har starta arbeidet med å utarbeide ei nasjonal oversikt over støyplager knytt til hamneaktivitet.

## 6 Omtale av særlege tema

### 6.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart, post, elektronisk kommunikasjon (ekom) og førebyggjande sjøtryggleik, hamnesikring og statleg beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik:

- 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) og
- 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) og
- *Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren av 2015*.

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett, og sørge for at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Etatane, tilsyna og selskapa i sektoren har òg eit sjølvstendig ansvar for å sikre tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein sentral del av dette er samarbeid på tvers i samferdselssektoren og med andre styresmakter og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Samferdselssektoren står overfor eit komplisert og samansett risiko-, trussel- og sårbarhetsbilette. Tryggleiksutfordringane er i stor grad knytte til klimaendringar, store ulykker og til terrortruslar og -åtak. I tillegg er IKT-tryggleik blitt stadig viktigare i arbeidet med å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett.

Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i samferdselssektoren frå hausten 2015 gir dei overordna føringane for arbeidet og skal medverke til ei systematisk og heilskapleg tilnærming i sektoren.

Arbeidet med samfunnstryggleik i samferdselssektoren tek utgangspunkt i tre overordna mål:

- unngå store uønskte hendingar som skadar personar, miljø eller materiell
- minske følgjene av slike hendingar om dei likevel skulle oppstå
- sikre framkome i transport- og kommunikasjonsnett 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 driftstans og driftsforstyringar. For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats frå styresmaktene og verksemdene i sektoren med å sikre infrastruktur, system og funksjonar, styre og regulere trafikk- og anna aktivitet i transportnett og transportsystem, og beredskapsplanlegging og handtering av uønskte hendingar.

Departementet har vidare identifisert klimatilpassing, IKT-tryggleik og sikring av kritiske objekt og funksjonar, som dei områda verksemdene i sektoren særleg skal prioritere. På bakgrunn av den overordna strategien har verksemdene utarbeidd eigne strategiar og handlingsplanar for arbeidet med samfunnstryggleik. Oppfølginga av desse skal prioriterast i 2018.

For å fremje dei overordna måla og dei prioriterte områda vil departementet, etatane og selskapa halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar skal leggjast til grunn for å forbetre planverket eller setje i verk andre førebyggjande tiltak. Verksemdene skal vidare arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå eller med aktørar i andre land.

### 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 med t.d. kvikkleire. Flaum- og skredrelaterte hendingar skadar infrastruktur og bygg og utgjer ein fare for liv og helse. Manglande drenering og system for å handtere flaum gjer infrastrukturen særleg utsett ved meir nedbør. Vegar og jernbane som i utgangspunktet skulle tålt påkjenningane frå vatn, sviktar når dei blir utsette for intens nedbør. Samferdselsetatane vil i 2018 arbeide vidare med å tilpasse infrastrukturen for å gjere han meir robust mot dei varsla klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport og kommunikasjon trass i påkjenningar frå uvêr.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning på tvers av sektorar er derfor sentralt. Samarbeidet mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket og Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) i Programmet «Førebygging – naturfare, infrastruktur, flom og skred» (NIFS) blei avslutta i 2016. Samarbeidet vil vidareførast i nettverket Naturfareforum som regjeringa har oppretta. Forumet vil etablere og gjennomføre prosjekt der både offentlege og private aktørar er med. Målet er å styrkje samfunnets evne til å handtere risikoen ved naturfare. 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.

Naturuhendingar og klimarelaterte endringar utgjer òg ein risiko for ekomsektoren i form av fleire fiber- og straumbrot. Programmet «Forsterket ekom» blei oppretta etter ekstremvêret Dagmar i 2011. Gjennom auka reservestraumkapasitet og redundans i ekomnetta har programmet medverka til å styrkje den lokale evna til å handtere og motstå større ekomutfall. I perioden 2014–2016 er forsterka ekom etablert eller blir etablert i 22 kommunar. Løyvinga for 2017 har sørgt for at forsterka ekom blir planlagt og etablert i fem nye kommunar. Midllar frå programmet har òg finansiert ny fiberkabel mellom Bodø og Røst. Programmet held fram i 2018.

### 6.1.2 IKT-tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innan IKT-tryggleik kan grovt delast i to. Det eine er departementets ansvar for tryggleik og bered-

skap i offentlege ekomnett og ekomtenester, medrekna internett. Det andre er rolla departementet har som pådrivar for at etatane og selskapa i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for IKT-tryggleik i eiga verksemd, m.a. ved å følgje opp krav og tiltak i *Nasjonal strategi for informasjonssikkerhet* med tilhøyrande handlingsplan frå 2012 og *Handlingsplan for informasjonssikkerhet i statsforvaltningen 2015–2017* frå 2015.

For å fungere godt og kunne levere sine tenester er nær sagt heile det norske nærings- og samfunnslivet i dag avhengig av dei verdiane og funksjonane som ekomnett og -tenester leverer. Det same gjeld for grunnleggjande samfunnsfunksjonar som energiforsyning, vassforsyning, helseteneste, samferdsel, beredskap og pengestell. Ekomnett- og tenester som har god tryggleik og er robuste mot utfall og angrep, er derfor avgjerande for eit velfungerande samfunn og for å møte krava samfunnet og folk flest har til trygge og tilgjengelege tenester.

Ekomnetta er sikrere enn nokon gang tidlegare, og fleire tilbydarar har medført meir robuste nett. Mange av netta er likevel avhengige av kvarandre og av sentrale funksjonar i Telenors kjerne-nett for å kunne levere sine tenester. Regjeringa vil derfor etablere ein pilot for alternativt kjerne-nett. Dette skal bidra til å sikre robuste ekomtenester i framtida ved å vise tryggleiksbehovet og det kommersielle grunnlaget for å investere i kjerne-nett. Piloten vil gjennomførast i første del av planperioden for Nasjonal transportplan 2018–2029. I 2018 er det foreslått 40 mill. kr.

Dei siste åra har òg nye typar tryggleikstruslar frå nye aktørar auka. Det har gjort det nødvendig å stille strengare krav til tryggleiken og robustheita i ekomnetta. For å få ein forsvarleg tryggleik i netta har Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit pålagt tilbydarane å gjennomføre fleire tekniske og organisatoriske tiltak. Tilbydarane har slutta godt opp om dette arbeidet. For å følgje opp tilrådinga i Nasjonal strategi for informasjonssikkerheit har Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit etablert EkomCERT (tidlegare Nkom CSIRT) som er eit operativt miljø for å handtere cyberhendingar og cyberangrep i ekomsektoren. EkomCERT var fullt operativ frå sommaren 2017.

Oversikt over risiko- og sårbarheit og kontinuerleg arbeid med beredskap og handtering av hendingar er sentralt i arbeidet med å gjere ekominfrastrukturen meir robust. Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit publiserte for første gang i 2016 ein overordna risiko- og sårbarheitsanalyse av ekomsektoren som identifiserer dei risikoom-

råda der risikoen er størst. Analysen vil gjennomførast kvart år og vil vere med på å avgjere kva for tryggleiks- og beredskapstiltak som skal prioriterast framover.

Digital sårbarheit er omtala i Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge* og i NOU 2015:13 *Digital sårbarhet – sikkert samfunn* (Lysneutvalet). I sistnemnde er det peika på fleire viktige faktorar som gjeld tryggleik i ekomnett og -tenester, og det er foreslått tiltak for å styrkje beredskapen og redusere den digitale sårbarheita i ekom- og transportsektoren.

Transportsystema i samferdselssektoren er i aukande grad avhengig av komplekse IKT-system. Viktige trafikk- og transportstyringssystem som tidlegare har vore lukka, er no kopla til internett, og nye ITS-løysingar blir tekne i bruk i alle delar av transportsektoren. Den teknologiske utviklinga går òg mot fleire sjølvgåande køyretøy, og køyretøy som er kopla til internett. Dette gjer transportsystema meir sårbare for teknisk svikt og dataangrep. Ikkje minst gjeld dette for dei delar av transportsektoren der bruk av internett og ulike IKT-løysingar er saumlaust integrert i dei fleste kritiske infrastrukturar og samfunnsviktige funksjonar.

Lysneutvalet meiner transportsektoren bør vie eksisterande og komande digitale sårbarheiter enda større merksemd, og at innsatsen også må rettast mot internasjonale samarbeidsfora. Utvalet rår vidare til å styrkje tilsynsmyndigheitene innan IKT-tryggleik i transportsektoren, og at sektoren vurderer beredskapsplanane og kontrollerer dei opp mot digitale sårbarheiter og reserveløysingar. Samferdselsdepartementet vil følgje opp tilrådingane frå utvalet i samarbeid med underliggjande transportetatar og -selskap.

Førebyggjande tiltak må supplerast med tiltak som gjer verksemdene i stand til å overvake eigen IKT-infrastruktur. I tillegg til eigne IKT-tryggleiksmiljø er fleire av verksemdene i transportsektoren tilknytt NorCERT og det nasjonale varslingsystemet for digital infrastruktur (VDI), som sikrar kontinuerleg overvaking av datatrafikken og vernar mot angrep. Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar i arbeidet med IKT- og informasjonstryggleik. Dette samarbeidet vil vidareførast i 2018.

### 6.1.3 Sikring av kritiske objekt og funksjonar

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sekto-

ren. Samfunnskritisk infrastruktur og funksjonar er anlegg, system og tenester som er nødvendige for å ivareta tryggleiken og dei grunnleggjande behova i befolkninga.

Systemsvikt, ulykker og tilsikta handlingar er kjende utfordringar for samferdselssektoren og kan ha store konsekvensar for både liv og helse, og for transport- og kommunikasjonsevna. Eit endra trusselbilete og nylege hendingar i utlandet har gjort sikring og beredskap mot terrorhandlingar til eit særleg viktig og prioritert område innan sektoren.

Ein robust og påliteleg infrastruktur er basert på gode risiko- og sårbarheitsanalysar. Oversikt over samfunnskritisk infrastruktur er ein føresetnad for eit godt førebyggjande arbeid. Gjennom prosjektet «Analyse av sårbarhet og risiko innan samferdsel – kartlegging av kritiske objekt (SAMROS ID)» har Samferdselsdepartementet i samarbeid med underlagte etatar og selskap identifisert viktige framføringslinjer, strekkingar, knutepunkt, styringssystem og liknande, der bortfall vil ha særleg store konsekvensar, enten for samferdselssektoren eller for samfunnet elles. Samferdselssektoren har også utpeika skjermingsverdige objekt etter lov om forebyggjande sikkherhetstjeneste (sikkerhetsloven). Arbeidet med å sikre dei kritiske delane av samferdselsinfrastrukturen, held fram i 2018.

For å kartleggje sårbarheiter og utfordringar knytt til å handtere terrortruslar mot kollektivtransporten gjennomførte departementet i 2014 prosjektet «Sårbarhet og beredskap innan kollektiv persontransport» (SOBPERS). Ut frå funna og tilrådingane i prosjektet fekk Jernbaneverket i oppdrag å leie eit arbeid for å samordne planverk og etablere felles tiltaksnivå for å handtere tilsikta hendingar, mellom aktørar innan kollektivtransporten. Arbeidet er førebels avgrensa til aktørar ved større knutepunkt i hovudstadsområdet. Arbeidet blir vidareført av Bane NOR SF og vil vere ferdig i 2017.

Som ein del av oppfølginga av regjeringa sin Handlingsplan for kollektivtransport frå 2014 har Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Komunesektorens organisasjon (KS) utarbeidd ei rettleiing for knutepunktsutvikling. Rettleiinga inneheld m.a. retningslinjer for samfunnstryggleik som handlar om oppgåver og ansvar for tryggleik og beredskap ved knutepunkt, og gir råd om korleis aktørane bør ivareta samfunnstryggleiken i samband med planlegging, utbygging og drift av knutepunkt. Rettleiinga blei sendt på høyring til kommunar, fylkeskommunar og andre interessentar sommaren 2017. På grunnlag

av høyringa skal Statens vegvesen saman med Jernbanedirektoratet og KS gjere ferdig rettleiinga.

#### 6.1.4 Andre saker

Samferdselssektoren omfattar ressursar og infrastruktur som er viktige for evna til andre sektorar og samfunnsområde til å oppretthalde funksjonar i kriser. Samferdselssektoren er derfor ein viktig del av den nasjonale beredskapen og totalforsvaret.

Regjeringa etablerte hausten 2016 Program for vidareutvikling av Totalforsvaret (Totalforsvarsprogrammet). Formålet med programmet er å styrkje samhandlinga mellom sivil og militær side og auke robustheita i sju samfunnskritiske funksjonar som NATO har fastsett. Samferdselsdepartementet vil saman med underliggjande verksemdar følgje opp programmet ved å etablere to prosjekt for dei samfunnskritiske funksjonane transport og ekom. Prosjekta vil starte opp hausten 2017 og halde fram til 2020.

Fleire av verksemdene tek òg del i planlegginga og gjennomføringa av dei sivil-militære øvingane Trident Javelin i 2017 og Trident Juncture i 2018.

Departementet vil i 2018 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med etatane og selskapa. Deltaking i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren skal etatane dekke over dei ordinære budsjetta, og dei inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett.

## 6.2 Kollektivtransport

Ansvar for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og fleire statlege aktørar. Ei sentral utfordring for å gjere kollektivtrafikken konkurransedyktig og attraktiv er å samordne

utviklinga av tilbodet på tvers av forvaltningsnivåa, etatane, transportmidla og transportselskapa.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Samferdselsdepartementet vil utarbeide ein ny handlingsplan for kollektivtransport, jf. omtale nedanfor.

### 6.2.1 Utviklinga i kollektivtransporten

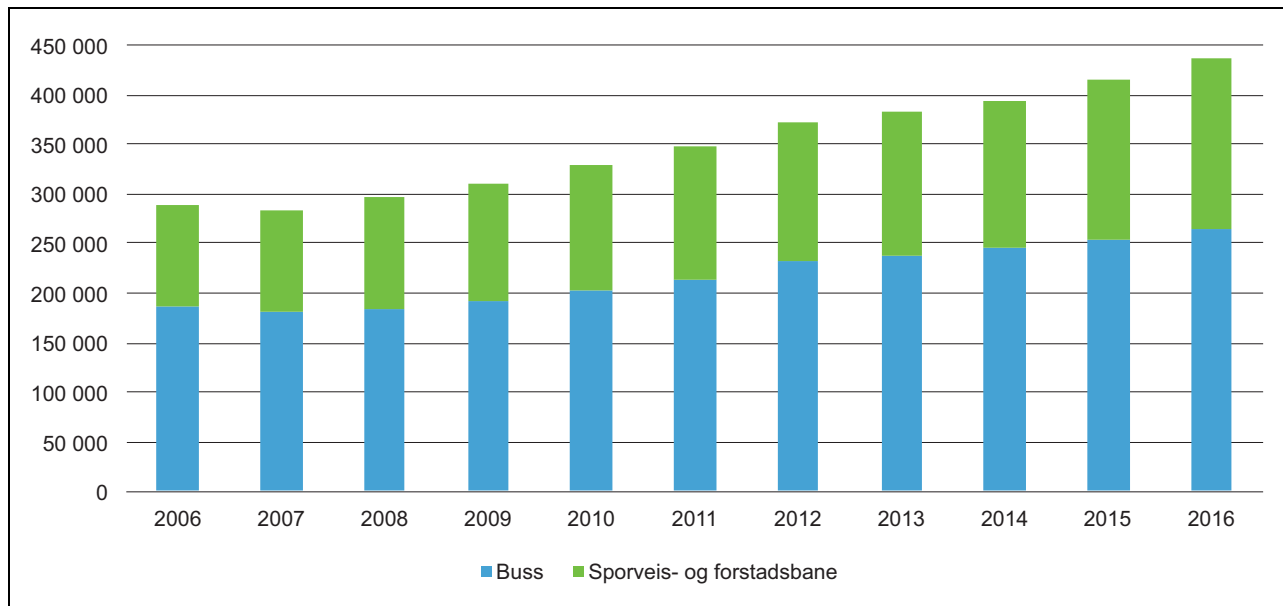
Utviklinga i kollektivtransporten har dei seinare åra vore positiv. Statistikken for kollektivtransport frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var vel 625 mill. passasjerar som reiste med kollektivtransport i 2016. Dette er ein auke på om lag 38 pst. frå 2006 og 4,2 pst. frå 2015. Dei siste åra har auken vore størst i dei større byområda. Den største veksten har vore for skinnegåande passasjertransport med ein auke på om lag 58 pst. frå 2006 til 2016.

Om lag 437 mill. passasjerar reiste med lokal kollektivtransport i byområda (ekskl. jernbane) i 2016, som var ein auke på 5,3 pst. frå 2015. I perioden frå 2006 til 2016 har veksten i den lokale kollektivtransporten i byområda vore på om lag 51 pst. Utviklinga er vist i figur 6.1.

### 6.2.2 Løyvingar til kollektivtransporten

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går i hovudsak over veg- og jernbanebudsjetta. Staten gir vidare tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak. Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane.

For løyvingar som er direkte retta mot kollektivtransport over Samferdselsdepartementets budsjett, er løyvingane for 2018 auka med 1 725,9 mill. kr frå saldert budsjett 2017. I tillegg kjem løyvingar til tiltak for gåande og syklande og tilskot til gang- og sykkelveggar i kommunar og fylkeskommunar.



Figur 6.1 Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 6.1 Løyvingar til kollektivtransport

	(i 1 000 kr)		
	Saldert budsjet 2017	Forslag 2018	Pst. endr. 2017/2018
Kjøp av persontransport med tog	3 390 500	3 422 000	0,9
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	18 272 400	19 488 600	6,7
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming, -riksvegnettet	98 300	75 500	-23,2
Bymiljøavtalar og byvekstavtalar	200 000	300 000	50,0
Belønningsmidlar til bymiljøavtalar og byvekstavtalar	211 000	750 000	255,5
Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	229 800	785 000	241,6
Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv.	1 364 700	631 500	-53,7
Tilskot til utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	67 800	90 400	33,3
Tilskot til reiseplanleggjar og elektronisk billettering	33 100	50 500	52,6
Sum kollektivtiltak over statsbudsjetet	23 867 600	25 593 500	7,2

### 6.2.3 Handlingsplan for kollektivtransport

Det blei i 2014 lagt fram ein handlingsplan for kollektivtransport. Sidan planen blei lagt fram, er det inngått bymiljøavtalar med Trondheim/Sør-Trøndelag og Oslo/Akershus, og byvekstavtalar med Bergen/Hordaland og Nord-Jæren/Rogaland. Regjeringa vil samordne bymiljøavtalane og byutviklingsavtalane til byvekstavtalar. For Oslo og Akershus og Trondheimsområdet vil ein

byvekstavtale først komme på plass ved første reforhandling av bymiljøavtalen. For dei andre fem byområda vil innføring av byvekstavtale skje på bakgrunn av erfaringane frå inngåing av avtalane med dei fire største byområda.

Byvekstavtalane skal leggje til rette for at vekten i persontransporten i storbyområda skjer med kollektivtransport, sykkel og gange, og skal stimulere til ein areal- og transportpolitikk som skal gjere det lettare å bruke alternativ til privat-

bilar. Byvekstavtalane er nærmare omtalte i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Byområda som ikkje inngår ein byvekstavtale før deira noverande avtale om belønningssmidlar for betre kollektivtransport i byområda går ut, kan søkje om å få ein ny fireårig avtale. Det er foreslått å løyve 631,5 mill. kr til belønningssordninga for betre kollektivtransport i byområda i 2018. Ordninga er nærmare omtalt i del II under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak. Denne belønningssordninga skal etter kvart inngå i byvekstavtalane.

Utviklinga i trafikken i byområda blir følgd gjennom reisevaneundersøkingar og trafikkteljingar (byindeks). Frå 2016 har det vore gjennomført kontinuerlege reisevaneundersøkingar med eit større utval i byområda der det blir inngått byvekstavtalar. I tillegg er trafikkkregistreringspunkta i vegnettet forbetra for å gi eit representativt bilete av utviklinga i biltrafikken. Utviklinga blir òg følgd med andre indikatorar, og det er utarbeidd ein rettleiar for bruk av indikatorar for kvart av dei ni byområda som inngår byvekstavtalar. Gjennom Statens vegvesens FoU-program BEDRE BY blir det arbeidd med å forbetre transportmodellane og datagrunnlaget i dei samfunnsøkonomiske analysane. Dette vil gi betre analysar av effektane av kollektivtrafikktiltak.

Godt fungerande knutepunkt tilbyr effektive og enkle overgangar for dei reisande. I tillegg er byutvikling, arealutvikling og fortetting rundt knutepunkt viktige element i knutepunktutviklinga. Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbanedirektoratet og KS laga eit rammeverk for knutepunktutvikling, som skal vere ein rettleiar for lokal og regional knutepunktutvikling felles for alle trafikkslag, der ein m.a. viser eit opplegg for ein standard arbeidsprosess. Rettleiaren tar òg føre seg samfunnstryggleik og beredskap i samheng med knutepunkt. Rettleiaren er på høyring hausten 2017. Statens vegvesen skal følge opp knutepunkttettleiaren i samarbeid med Jernbanedirektoratet og KS.

Hastigheit er viktig for å betre konkurransevna til kollektivtransporten, særleg i rushtida. Utbygging av kollektivfelt, effektive knutepunkt/haldeplassar og prioritering i kryss har gitt betre framkome for kollektivtransporten dei siste åra. Utviklinga i framkome for buss blir følgd gjennom systematiske målingar på stamlinjenettet for kollektivtrafikken i dei fire største byområda. Statens vegvesen gjennomfører to årlege teljingar av køyretøy i kollektivfelt på målepunkt i dei fem største byane. Gjennom dialog med ekspressbussnæringa arbeider Statens vegvesen vidare med å

sikre betre haldeplassar for ekspressbussar langs riksvegnettet.

Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet arbeider med å gjere kollektivsystemet universelt utforma. Sjå omtale i kap. 6 i Nasjonal transportplan 2018–2029.

For å utvikle gode transportløysingar og for å sikre at innsatsen blir retta mot dei mest effektive tiltaka, er det viktig å ha både breie fagmiljø med rett kompetanse og godt samarbeid mellom aktørane som er involverte i planlegging og tilrettelegging. Statens vegvesen har fått eit særskilt ansvar for å utvikle kompetanse innan kollektivtransport, og samarbeider med Lunds universitet og NTNU om dette.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide ein ny handlingsplan for kollektivtransport. Planen skal bidra til å konkretisere kva som må gjerast for å gjennomføre dei strategiske føringane som er omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029 og skal samanfatte ulike tiltak på området.

### 6.3 Nordområda

Regjeringa har i all hovudsak gjennomført dei tiltaka i nord som låg inne i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det ei rekkje nye og store vegprosjekt, investeringar i nye lufthamner i Bodø og Mo i Rana og kyst- og farleiprojekt som det er lagt opp til å gjennomføre i nordområda.

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. Alle tiltaka i Nasjonal transportplan 2018–2029 skal bidra til å leggje til rette for framkome og styrkje konkurransekrafta slik at den positive økonomiske utviklinga i dei tre nordlegaste fylka kan halde fram.

Transportsystemet i nord er tett vevd saman med nabolanda, og 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 tek hausten 2017 over leiarskapen for transportsamarbeidet frå Russland, og vil venteleg vidareføre arbeidet med å oppdatere ein felles transportplan for Barentsområdet. Ein oppdatert felles transportplan for dette området vil m.a. fastsetje eit nettverk med transportkorridorar mellom dei fire nabolanda i nord og vere eit grunnlag for



framtidige nasjonale transportplanar. Transportnettverket omfattar alle transportformene, men vegsystemet er naturleg nok det mest omfattande.

Som kompensasjon for at den differensierte arbeidsgivaravgifta fall bort 1. juli 2014 er det løyvd midlar til m.a. infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Den differensierte arbeidsgivaravgifta er foreslått innført igjen frå 1. januar 2018. Tiltak som er sette i gang, blir gjennomført. Det gjeld m.a. rv 77 Tjernfjellet og innsegling til Leirpollen i Tana kommune.

Samferdselsdepartementet vil i 2018 prioritere å vidareføre utbygginga av E6 Helgeland sør, E6 Helgeland nord og rv 80 Hunstadmoen-Thallegkrysset i Nordland. Det er prioritert midlar til anleggsstart på delstrekninga Kapskarmo-Brattås-Lien, innanfor E6 Helgeland sør. Prosjektet E6 Hålogalandsbrua blir vidareført, og brua er venta opna i juli 2018. Dette vil korte ned reisetida frå Narvik til Evenes lufthamn med om lag 20 minutt.

I Troms er det sett av midlar til å byggje om den nordre vegen til Tromsø hamn, Breivika. Det er sett av midlar til den pågåande utbygginga av E6 Indre Nordnes-Skardalen som er venta opna mot slutten av 2018. Vidare er det sett av midlar til å fullføre E6 Sørkjosfjellet som er venta å opne i desember 2017.

Utbygginga på strekninga E6 Storsandnes-Langnesbukta er venta opna for trafikk i juli 2018. Dette er siste etappe av den samla utbygginga av E6 vest for Alta i Finnmark. Det er òg prioritert midlar til anleggsstart på prosjektet E69 Skarvbergtunellen i Finnmark. I tillegg er det sett av midlar til å vidareføre prosjektet E6 Tana bru.

Tiltak på vegnettet er nærmare omtalt i del II under Vegformål.

Målt i tonn går i dag nær 2/3 av godstransporten på jernbane i Noreg på Ofofbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige er banen viktig for godstransporten mellom Sør- og Nord-Noreg. Investerings tiltaka på Ofofbanen som var planlagt i perioden 2014–2017, er i hovudsak gjennomførte. Dette har auka kapasiteten på banen. I 2018 blir det sett av midlar til strakstiltak på Narvik stasjon og til planlegging av tiltak for auka kapasitet på stasjonen. Vidare er det lagt opp til å starte arbeidet med betre straumforsyning på Ofofbanen. Djupvik kryssingsspor er venta tatt i bruk i 2017, men det står igjen sluttarbeid i 2018.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 går det fram at Jernbaneverket i samarbeid med svenske styresmakter har greidd ut utbygging av dobbeltspor på Ofofbanen for å auke kapasiteten. Kapasitetsproblema er størst på svensk side, og dei må løysast før det er aktuelt med tiltak på norsk side.

Dette er så langt ikkje prioritert på svensk side. Regjeringa vil ta initiativ til ei konsekvensutgreiing av strekninga på norsk side.

Ein bane frå Fauske til Tromsø har tidlegare blitt greidd ut. Regjeringa varsla i Nasjonal transportplan 2018–2029 at Jernbanedirektoratet vil få i oppdrag å utarbeide eit oppdatert kostnadsanslag for ei ny jernbanestrekning Fauske–Tromsø og ein samfunnsøkonomisk analyse for ei slik utbygging. Det er lagt opp til at resultata skal inngå i arbeidet med neste rullering av Nasjonal transportplan. Finske styresmakter har invitert Noreg til eit samarbeid om ein studie av ein jernbanekorridor mellom Nord-Finland og Nord-Noreg. I Nasjonal transportplan 2018–2029 går det fram at Noreg vil være positiv til eit slikt initiativ. Departementet har derfor bedt Jernbanedirektoratet bidra i eit samarbeid med det finske Trafikverket om ei slik utgreiing.

Samferdselsdepartementet har inngått kontrakt om drift av regionale flyruter i Nord-Noreg for perioden 1. april 2017–31. mars 2022. Alle rutene i ordninga blei vidareført frå den førre anbudsperioden, med unntak av ruta Narvik-Bodø fordi Narvik lufthamn blei lagd ned 31. mars 2017.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn at statlege midlar, saman med lokale bidrag og bidrag frå Avinor, skal finansiere ei flytting av Bodø lufthamn. Samferdselsdepartementet har gitt Avinor oppdrag om å halde fram med å planleggje flyttinga og utarbeide ein konsesjonsøknad. I transportplanen er det også sett av statlege midlar til bygging av ei ny lufthamn i Mo i Rana.

Vidare blei det i Nasjonal transportplan 2018–2029 varsla at Avinor ikkje tilrådde vidare arbeid med ei ny stor lufthamn for Lofoten på Gimsøya på grunn av vêrtilhøva på staden. Avinor har derfor starta eit arbeid med ein regional analyse av den framtidige lufthamnstrukturen i Lofoten, Ofofen og Vesterålen. I Hammerfest undersøker Avinor område for ei eventuell ny lufthamn. Vêrmålingar i Fuglenesdalen og på Grønnes blir avslutta i 2017, og Avinor vil kome med forslag til vidare prosess hausten 2017.

I Bodø er Avinor i gang med å byggje eit nytt senter for fjernstyrte tårn. Senteret skal i første omgang drive fjernstyring av tårna på 15 mindre lufthamner. Overføringa til fjernstyring frå Bodø blir gjennomført i perioden 2017–2020.

Norsk nærvær på Jan Mayen blir oppretthalde sjølv etter at Loran-C-sendaren på øya blei lagt ned frå 1. januar 2016. Det er sett av 5 mill. kr til forprosjekt for nytt hovudbygg på Jan Mayen i 2018. Den geografiske plasseringa gjer at øya er

godt eigna for referansestasjonar for satellittbaserte navigasjonssystem.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining og den førebyggjande sjøtryggleiken i nord og ivareta norske kyststatsinteresser internasjonalt når regelverk skal utviklast.

BarentsWatch er eit overvåkings- og informasjonssystem som skal gi ein heilskapleg oversikt over aktiviteten i norske hav- og kystområde, òg i nordområda. Om lag 29 etatar og forskingsinstitusjonar er med i programmet som Kystverket leier. BarentsWatch har ein del med opne tilgjengelege tenester, og ein lukka del med tenester som effektiviserer operasjonell innsats frå styresmaktene.

Trafikken på den opne delen har blitt dobla fleire gonger dei siste åra. Dei mest populære tenestene er «Bølgevarsel», «Fiskinfo» og «Fiskehelse». I den lukka delen av BarentsWatch var det først og fremst tenesta «Felles ressursregister» (FRR) som blei prioritert i 2016 og 2017. Ressursregisteret skal gi ein oppdatert og samla oversikt over relevant personell og utstyr, både offentlege og private, som kan takast i bruk under ein aksjon. Hovudredningssentralane tok systemet i bruk 1. mars 2017. Sporing og samhandling er ei anna lukka teneste som i dag blir nytta av alle operative etatar i hav og kyst. Talet på brukarar blei dobla frå 2016 til 2017. Systemet blir utvikla kontinuerleg saman med brukarane. Sporingssystemet blir m.a. brukt til å overvake aktivitet på havet og analysere seglas.

AIS-systemet gir kontinuerleg oversikt over skipstrafikken langs norskekysten. Kystverket har sett i drift fleire norske AIS-satellittar i 2017 for å sikre at overvakinga av fartøy i havområda er driftssikker og kostnadseffektiv. På Svalbard har Kystverket òg sett i gang utbygginga av landbaserte AIS-basestasjonar, noko som vil gi betre oversikt over den maritime trafikken rundt øygruppa.

Som oppfølging av ein miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen frå 2014 er det m.a. kjøpt inn maritim breibandsradio til fartøy med oljevernmateriell om bord. Dette vil gi betre informasjonsutvekslinga mellom aktørane som tek del i ein oljevernoperasjon. Dei vil kunne dele data uavhengig av tilgang til internett.

Regjeringa vil etablere eit oljevern- og miljøsender i Lofoten/Vesterålen som eit kompetansesenter innanfor arbeidet med oljevern og marin forsøpling. Senteret vil ha verksemd på Svølvar i Vågan kommune og Fiskebøl i Hadsel kommune. Sjå omtale under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

## 6.4 Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft

### 6.4.1 Reformar i samferdselssektoren

Det er gjennomført reformer i samferdselssektoren som skal gi meir effektiv bruk av midlar og eit betre tilbod til brukarane, med etableringa av Nye Veier AS og jernbanereforma som dei viktigaste tiltaka. Ut frå dei utbyggingane som selskapet har sett i gang, meiner selskapet at den porteføljen som selskapet har fått ansvar for, kan bli bygd ut billigare og vesentleg raskare enn opphavleg føresett.

Ein gevinstrealiseringsplan for effektane av jernbanereforma er under utarbeiding. Førebelse indikasjonar tyder på betydeleg potensial for gevinst. Sjå nærmare omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

I arbeidet med bompengerreforma er no to av fem regionale selskap formelt etablert som regionale bompengeselskap, ved at det er underteikna ein overordna bompengereform med Samferdselsdepartementet. I løpet av hausten 2017 vil truleg alle fem selskapa ha underteikna ein slik avtale, og arbeidet med å gå frå 60 til fem selskap som skal stå for innkrevjinga i framtida har teke eit viktig steg vidare. Dette vil gjere det enklare for bilistane og føre til ein meir profesjonell drift av bompengeselskapa. Sjå nærmare omtale under Vegformål.

Gjennom offentleg-privat-samarbeid (OPS) vil ein sjå utbygging og vedlikehald i samanheng. Med same ansvarlege utbyggar vil dette kunne utløse både innovasjon i utføringa med nye tekniske løysingar og metodar for utbygging som er meir kostnadseffektive i eit langt tidsperspektiv. Det er så langt varsla oppstart av tre nye OPS-prosjekt på veg. Statleg bidrag i anleggsperioden skal setjast inn på ein ikkje renteberande konto i Norges Bank og utbetalast til OPS-selskapet ved trafikkopning. Det er i 2018 foreslått ei løyving til det første prosjektet, rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark.

### 6.4.2 Program for effektivisering av Statens vegvesen og Bane NOR SF

Det blir gjennomført tiltak i Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet som samla bidreg til meir effektiv bruk av samfunnets ressursar.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har utarbeidd eit program for effektivisering som starta opp i 2014. Effektiviseringa rettar seg mot verksemda i etaten innanfor byggherrefunksjonen, planlegging, forvaltning av riks- og fylkesveggar, trafikant- og køyretøyfunksjonar og interne støttefunksjonar.

Målet er at etaten innan 2023 skal redusere dei interne og administrative kostnadene med 10-15 pst. samanlikna med forventa utvikling utan effektivisering. Målet for årlege innsparingar ved utgangen av perioden 2014–2017 var 1 000 mill. kr, samanlikna med forventa utvikling utan effektivisering. Det er venta ein årleg innsparing på om lag 600 mill. kr i 2017. Dette er lågare enn målet som blei sett ved starten av programmet. Det har teke lengre tid å realisere gevinstar enn først rekna med, spesielt innanfor byggherre og trafikant- og køyretøyfunksjonar. Statens vegvesen reknar derfor med at ein større del av innsparingane blir tekne ut etter første fireårsperiode av programmet. I 2018 legg Statens vegvesen opp til ei ytterlegare innsparing på om lag 140 mill. kr.

Det er lagt til grunn at effektiviseringa skal takast ut ved at ein større del av totalramma i Statens vegvesen m.a. blir brukt til drift og vedlikehald på vegnettet. Effektivisering skal dessutan bidra til lågare prosjektkostnader.

Statens vegvesen har utarbeidd eit sett med indikatorar på ulike nivå for å følgje opp effektiviseringa. Dei overordna indikatorane viser kostnadsutviklinga innanfor lønn, tenester og andre driftskostnader. I tillegg er det i 2017 utarbeidd indikatorar knytt til konkrete effektiviseringstiltak og effekten av desse. Statens vegvesen skal jobbe vidare med indikatorsettet i 2018.

I 2016 blei måla knytt til dei overordna indikatorane for effektivisering nådd. Både nivået på bemanning og kjøp av tenester gjekk ned i 2016 samanlikna med nivået i 2015. Dette medverka til at nivået på dei interne driftskostnadene blei redusert. Lønn og kjøp av tenester utgjer størsteparten av dei interne driftskostnadene i etaten. God kontroll over desse er derfor viktig for å nå måla for effektivisering.

Mot slutten av 2016 starta arbeidet med å redusere bemanninga i Statens vegvesen. Som eit resultat av dette blei samla bemanning i Statens vegvesen redusert frå 7 313 heile stillingar til 7 281 i 2016. Målet i 2017 er å redusere bemanninga ytterlegare med om lag 2,5 pst. samanlikna med nivået ved utgangen av 2015. Erfaringane er at sterkare

og aktiv styring av bemanning og kjøp av tenester har gitt positive effektar, og er eit godt verkemiddel i arbeidet med effektivisering. Styring av bemanning og tenestekjøp vil bli vidareført i 2018.

Innanfor dei ulike områda av verksemda er effektiviseringa på til saman 140 mill. kr i 2018 planlagt realisert slik:

- Planlegging og byggherre: I dette inngår m.a. tiltak for god prosjektstyring i planlegging, bygging, drift og vedlikehald. Vidare omfattar det tiltak for å redusere og effektivisere planleggingsprosessen med føremål å avgrense ressursbruk pr. gjennomført plan, t.d. riktig utgreiingsomfang og redusert mengde arbeid for reguleringsplanar.
- Forvaltning av riks- og fylkesveggar: Tiltak for digitalisering og nye løysingar som skal effektivisere søknadshandsaminga av avkjørsel- og byggegrensesøknader og betre datafangstløysingar.
- Trafikant- og køyretøyfunksjonar: Vidare satsing på sjølvbetente løysingar og tiltak for å auke bruken av etablerte løysingar.
- Interne støttefunksjonar: Effektivisering av HR-området og innkjøpsområdet. Andre tiltak på dette området inkluderer nye og betre avtalar på IKT-området, tiltak for å redusere reisekostnader pr. tilsett ytterlegare og oppfølging av leigeavtaler for å redusere eigedomskostnader.

Effektiviseringsprogrammet har til no vore innretta mot å følgje opp og redusere dei interne kostnadene i verksemda som utgifter til løn, tenester, reiser, eigedom og andre driftsutgifter. Statens vegvesen vil framover i større grad vurdere tiltak som gir effektivisering av eksterne kostnader som kostnader til entreprisar osv.

Det skal gjennomførast ein områdegjennomgang av Statens vegvesen som skal vurdere organisering, rapportering og førebels resultat av effektiviseringsprogrammet til Statens vegvesen. Områdegjennomgangen skal òg vurdere om det er mogleg å effektivisere ytterlegare innanfor desse områda:

- tenestestrukturen/tenestetilbodet på trafikant- og køyretøyområdet.
- støttefunksjoner gjennom etatsfelles løysingar.

Formålet er å legge grunnlaget for moglege endringar i Statens vegvesen slik at etaten kan bli meir effektiv. Prosjektet skal vere gjennomført i første halvdel av 2018.

### Jernbane

Jernbaneverkets effektiviseringsprogram blir vidareført i Bane NOR SF. Effektiviseringsprogrammet og gevinstrealiseringsplanen frå jernbanereforma vil liggje til grunn for Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester frå føretaket. Departementet arbeider no med gevinstrealiseringsplanen og vil komme tilbake til Stortinget med ei orientering om denne og samanhengen med effektiviseringsprogrammet.

Effektiviseringsprogrammet «Enkelt og effektivt jernbaneverk» blei etablert for å sikre ei god oppfølging av effektiviseringstiltaka i Jernbaneverket. Programmet var delt i fire delprogram:

- effektiv trafikkstyring
- effektiv drift og vedlikehald
- effektiv planlegging og bygging
- effektiv støtte.

Målsette gevinstar var bruttogeinstar. Bruttogeinstar er ein utgiftsreduksjon på eit isolert område som kan brukast i andre delar av verksemda, men som ikkje nødvendigvis gir ein effekt i rekneskapen.

Pr. 2016 blei det berekna at akkumulerte effektiviseringsgevinstar for alle fire delområde tilsvarende om lag 420 mill. kr, mot eit mål på om lag 465 mill. kr. Opphavelige planar blei ikkje nådd på nokre delområde.

For 2017 er krav til effektivisering fastsett i inngått avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. I 2017 skal føretaket vidareføre effektiviseringsprogrammet. Ved utgangen av 2017 skal Bane NOR SF ha oppnådd 500 mill. kr i bruttogeinstar, akkumulert for effektiviseringsprogrammet sidan starten. For 2018 skal effektiviseringsprogrammet som er vidareført frå Jernbaneverket og gevinstrealiseringsplanen frå jernbanereforma sjåast i samanheng.

### 6.4.3 Andre effektiviseringstiltak

#### Post og tele

Samferdselsdepartementet har sendt på høyring forslag til endringar i ledningsforskriften, den såkalla graveforskrifta, og tek sikte på å fastsetje forskrifta hausten 2017. Gravekostnadene utgjer ofte 70–80 pst. av kostnadene for framføring av breiband. Det er i forskriftsforslaget m.a. foreslått felles, nasjonale reglar for gravedjupne for framføring av m.a. fiberkabel i offentleg veg og at det skal leggjast til rette for moderne gravemetodar som «microtrenching» der dette er mogleg.

Endringane vil leggje til rette for langt meir kostnadseffektiv utbygging av fiberbasert breiband, og vil på sikt truleg føre til meir utbygging av høgastigheitsbreiband i alle delar av landet.

EUs reglar om nettnøytralitet og internasjonal gjesting er implementert i norsk regelverk. Reglane om nettnøytralitet legg til rette for eit ope og ikkje-diskriminerande internett. Reglane om internasjonal gjesting bidreg til å fjerne ekstrakostnadane for bruk av mobiltelefon, nettbrett og PC ved reise i EU.

Etter Stortingets behandling av Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkkelsystemer)* har Samferdselsdepartementet sendt på høyring forslag til endringar i postforskriften som skal sikre tilgang til eksisterande sonenøklar for postkasseanlegg og inngangsdører for godkjente posttilbydarar. Dette vil leggje betre til rette for auka konkurranse i postmarknaden. Samferdselsdepartementet tek sikte på å fastsetje forskrifta i 2017.

#### Luftfart

Det er eit overordna mål for regjeringa at selskap med sektorpolitiske mål skal nå måla på ein effektiv måte. I 2015 sette Avinor i gang eit effektiviseringsprogram, der målet er å redusere dei årlege driftskostnadene med 600 mill. kr frå og med 2018. Auka bruk av konkurranse er sentralt for å nå målet. M.a. blei store delar av drifta av Bodø lufthamn konkurranseutsett da selskapet overtok lufthamna frå Forsvaret hausten 2016.

Regjeringa vil leggje ytterlegare til rette for at kommunar og private skal kunne delta i utviklinga i og omkring flyplassar. Samferdselsdepartementet har bedt Avinor om å ta initiativ til ein prosess som involverer lokale aktørar, slik at Fagernes lufthamn kan overdragast til lokale eigarar seinast 1. januar 2019, i tråd med Stortingets vedtak, jf. Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 123 S (2015–2016). I Prop. 31 S (2016–2017) *Endringer i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet* blei det orientert om at regjeringa vil setje i gang eit arbeid i 2017 for å innføre ein tenestekonsesjonsmodell ved Avinor si lufthamn ved Haugesund. Ein tenestekonsesjon inneber at staten ved Avinor framleis eig lufthamna, men at heile drifta blir sett bort til andre etter ein anbuds-konkurranse.

Ei forsøksordning med forenkla overgang (*Domestic Transfer*) blei sett i gang ved Oslo lufthamn i 2015 for passasjerar som kjem frå utlandet og som skal reise vidare innanlands. Ordninga

inneber at desse passasjerane ikkje må sjekke inn på nytt og gå gjennom ny tryggleikskontroll. Forsøket skal vare i tre år. Avinor skal evaluere prøveordninga i 2018.

Samferdselsdepartementet forventar at Avinor startar prosessen med å fase inn konkurranse om tårn- og innflygingstenester i 2017, jf. Meld. St. 30 (2016–2017) Verksemda til Avinor og Innst. 430 S (2016–2017). Avinor vil etablere fjernstyrte tårn på lufthamner der dette er meir kostnadseffektivt enn konkurranseutsetjing. Eit tårnsenter for slik fjernstyring er under etablering i Bodø.

Departementet meiner det er nødvendig å skape større avstand mellom kjøpar og seljar av flysikringstenester og vil sette i gang en prosess med sikte på å flytte eigarskapen til Avinor Flysikring AS ut av Avinor-konsernet.

## Kyst

Kystverkets effektiviseringsarbeid legg vekt på modernisering og digitalisering av tenester retta mot maritime brukarar. Gjennom samarbeid med norsk maritim industri blir det utvikla nye digitale tenester for å forbetre informasjonsutveksling, samhandling og navigasjon (e-navigasjon). Kystverket vil òg utvikle og forbetre den maritime trafikkovervakinga gjennom utvikling av automatiske risikoovervakingssystem.

SafeSeaNet Norway har medverka til å redusere den administrative byrden for skipsfarten. Denne felles meldingsportalen vil bli vidareutvikla. Det blir lagt til rette for enklare bruk, særleg for skip med avgrensa tilgang til internett. I tillegg til trafikkdata frå Kystverkets AIS-basestasjonar, vil Kystverket også halde fram arbeidet med gjere tilgjengeleg annan relevant informasjon og data. Data vil gjerast tilgjengeleg gjennom systema Kystinfo og BarentsWatch, og/eller som rådata for å nytte i andre sine system. Dette vil gjere det mogleg for transportaktørane å bruke data for effektivisering av transport og logistikk.

I 2015 ble det innført ei ny losordning som har lagt til rette for ein meir brukarvennleg og kostnadseffektiv teneste, samtidig som sjøtryggleiken er teke vare på. Tilbringartenesta for los er konkurranseutsett. Det er inngått ein kontrakt på 10 år og som vil gi i lågare kostnader. Effektiviseringstiltaka i lostenesta held fram. Lostenesta er delvis brukarbetalt, og tiltaka vil gi kostnadsinnsparingar.

## 6.5 Oppmodingsvedtak

### 6.5.1 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2016–2017

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av dei oppmodingsvedtaka som Stortinget vedtok i sesjonen 2016–2017.

*Vedtak 80, 29. november 2016*

«Stortinget ber regjeringen finne gode alternative løsninger for sending av biologiske preparater, medisiner, aviser og forhåndsstemmer før én brevstrøm blir iverksatt. Stortinget orienteres om dette arbeidet i revidert budsjett 2017 og statsbudsjettet 2018.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, jf. Innst. 76 S (2016–2017).

Den delen av anmodningsvedtaket som gjelder medisiner og aviser er fulgt opp i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*.

Når det gjelder biologiske preparater, lyste Sykehusinnkjøp HF i august 2017 på vegne av de fire regionale helseforetakene ut på anbud Nasjonal anskaffelse av transporttjenester. Anbudet omfatter sending av biologiske preparater over natt. Posten Norge AS legger om til én brevstrøm fra januar 2018. Den nye ordningen for de fire regionale helseforetakene skal starte opp i januar 2018.

Omleggingen til én brevstrøm skjer først fra januar 2018. For forhåndsstemmer ble derfor ikke valget i 2017 påvirket. Arbeidet med å vurdere løsninger fra og med valget i 2019 er startet. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet er i dialog. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget.

*Vedtak 81, 29. november 2016*

«Stortinget ber regjeringen sørge for at vedtektsbestemmelsen om nynorsk videreføres for Posten Norge AS.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, jf. Innst. 76 S (2016–2017).

Regjeringen vil sørge for at denne vedtektsbestemmelsen videreføres for Posten Norge AS.

*Vedtak 82, 29. november 2016*

«Stortinget ber regjeringen fremme en egen sak dersom det vurderes færre enn fem utleveringsdager for flere postmottakere enn dagens krav fra postmyndighetene.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, jf. Innst. 76 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet vil fremme en egen sak for Stortinget dersom det vurderes færre enn fem utleveringsdager for flere postmottakere enn dagens krav fra postmyndighetene.

*Vedtak 108, pkt. 2c, 5. desember 2016*

«Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutlippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Bompenger, ferje og parkering er regulert av ulikt lovverk hhv. veglova, yrkestransportlova og vegtrafikklova. Samferdselsdepartementet utreder nå hvordan tiltaket kan gjennomføres, bl.a. om det vil kreve endring av lovverk. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

*Vedtak 108, pkt. 9, 5. desember 2016*

«Utrede satellittbasert veiprising for tungtransport. Utredningen skal også inneholde en vurdering av hvordan et slikt system vil slå ut for nullutlippsbiler og overgang til biodrivstoff.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Samferdselsdepartementet er i gang med å se på hvordan rammene for en utredning om satellittbasert veiprising bør utformes. Det er for tidlig å angi hvor lang tid dette vil ta. Regjeringen vil komme tilbake til saken på egnet måte.

*Vedtak 108, pkt. 16, 5. desember 2016*

«Utarbeide handlingsplan for fossilfrie byggeplasser/anleggsplasser innen transportsektoren. Med

*utgangspunkt i erfaringer fra igangsatte pilotprosjekter, vil regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med et konkret mål for overgang til fossilfri anleggsdrift.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Anmodningsvedtaket er bl.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid*. Arbeidet med å følge opp vedtaket skal ses i sammenheng med arbeidet med å redusere utslippene fra oppvarming og bygningstørking på bygge-/anleggsplasser, jf. Meld. St. 41 (2016–2017), og med anmodningsvedtak nr. 1105 av 21. juni 2017 om å utrede fossilfrie anleggsprosjekter (ut over transportsektoren).

I samarbeid med underliggende etater og virksomheter vil Samferdselsdepartementet utarbeide en handlingsplan for fossilfrie bygge- og anleggsplasser innen transportsektoren. Næringen vil bli involvert på egnet måte i forbindelse med dette arbeidet. Regjeringen vil komme tilbake til saken på egnet måte.

*Vedtak 108, pkt. 20, 5. desember 2016 (den del som gjelder SD)*

«I neste anbud stille krav om landstrøm ved havner hvor Hurtigrutens anløp normalt har liggetid på over en time.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, vurderes det å stille krav om å legge til rette for bruk av landstrøm for skipene. Dette vil bli fulgt opp i konkurransen om framtidig kystruteavtale, der det vil bli stilt krav om at fartøyene som skal betjene kystruten, må være tilrettelagt for å motta landstrøm. Det vil også stilles krav om at landstrøm skal benyttes i de havnene der infrastrukturen legger til rette for det.

*Vedtak 108, pkt. 38, 5. desember 2016*

«Legge frem en plan for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, og en vurdering av de andre fjerntogstrek-

*ningene Oslo-Stockholm, Trondheim-Bodø og Oslo-Gøteborg i forbindelse med utredning av materiellstrategi og kundetilbud i kommende utlysning av trafikkkpakker.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* varslet regjeringen at det skal utarbeides en strategi for fjerntogstrekninger som vil være en del av grunnlaget for neste nasjonale transportplan. Denne strategien vil bli sett i sammenheng med oppfølgingen av dette anmodningsvedtaket.

*Vedtak 108, pkt. 39, 5. desember 2016*

*«Lage en plan for hvilke tiltak som må på plass for å få timestog Oslo-Gjøvik. Det kan vurderes om implementering av fjernstyring og ERTMS kan fremskyndes.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Samferdselsdepartementet har over lengre tid jobbet med gradvis å forbedre kundetilbudet på Gjøvikbanen. Gjøvikbanen er den eneste av strekningene på Østlandet som ikke har timesfrekvens. Dagens infrastruktur har ikke kapasitet til flere persontogavganger og jevn frekvens på indre del av Gjøvikbanen. Timesfrekvens til/fra Gjøvik krever økt banestrøm og minimum ett kryssingsspor nord for Roa. En frekvensforbedring til Gjøvik forutsetter videre at dagens Jaren-pendel forlenges til Gjøvik. Det går en del godstrafikk på strekningen, som det også må tas hensyn til. Departementet skal i 2018 utarbeide en plan for hvilke tiltak som må på plass for å få timestog Oslo-Gjøvik. I den forbindelse vil departementet vurdere om det kan være aktuelt med en eventuell omprioritering av rekkefølgen i utbyggingen av ERTMS i norsk signalplan.

*Vedtak 108, pkt. 40, 5. desember 2016*

*«Sørge for at bymiljøavtalene bidrar til å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk fra 2025 gjennom valg av konsept for 50/50-ordningen. Dette følges også opp gjennom blant annet fergeanbud og ny forskrift for innkjøp i offentlig sektor.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, er det fylkeskommunene som er ansvarlige for valg av teknologi og drivstoff for lokal kollektivtransport. I de fire største byområdene, som det gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene (50/50-ordningen) er aktuelt med statlig delfinansiering av store kollektivtransportprosjekter, har lokale myndigheter og kollektivselskapene allerede satt seg ambisiøse mål. Gjennom den statlige delfinansieringen vil regjeringen bidra til at det bygges ut kollektivløsninger som på en kostnadseffektiv måte reduserer klimagassutslipp og lokale miljøproblemer. Regjeringen støtter på denne måten opp under målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025 og vil ved behov vurdere om retningslinjene for statlig delfinansiering må justeres hvis utviklingen i byområdene tilsier at målet ikke blir nådd.

*Vedtak 108, pkt. 41, 5. desember 2016*

*«Vurdere å sikre godstransportørene på jernbanen full kompensasjon for kjørevegsavgift, også i rushtid, og om nødvendig komme tilbake med bevilgningsendringer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar.*

*Vedtak 108, pkt. 50, 5. desember 2016*

*«Vurdere hvordan det kan settes krav om nullutslippsteknologi ved nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar.*

*Vedtak 108, pkt. 52, 5. desember 2016*

«I forbindelse med NTP utrede om og hvordan elektrifisering av strekningen Trondheim-Stjørdal kan gjennomføres sammen med etablering av et nytt dobbeltspor på strekningen.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

*Vedtak 108, pkt. 53, 5. desember 2016*

«Sørge for at strekningen E39 Betna-Stormyra blir vurdert i arbeidet med ny NTP.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* der det legges opp til å starte opp prosjektet E39 Betna-Stormyra i første seksårsperiode av planperioden.

*Vedtak 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).

Statens vegvesen vil foreta en teknisk vurdering av hvilke kjøretøyer som er aktuelle, beregne hvilke bruer som kan tåle vekten og avklare hvilke veger som kan inngå i en slik prøveordning. Forarbeidet og vurderingene rundt prøveordningen vil pågå i 2017/2018. Regjeringen vil komme tilbake til saken på egnet måte.

*Vedtak 501, 7. mars 2017*

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til nye virkemidler for bedre trafiksikkerhet.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – Sam-*

*ordning og organisering*, jf. Innst. 193 S (2016–2017).

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* presenteres mål og hovedinnsatsområder i regjeringens transportsikkerhetspolitikk. Hovedinnsatsområdene er: sikre veger, risikoatferd i trafikken, spesielt utsatte grupper i trafikken, teknologi og tunge kjøretøyer.

Det går fram av Nasjonal transportplan 2018–2029 at etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2029 forutsetter at eksisterende tiltak videreføres og styrkes. I tillegg må arbeidet tilpasses nye utviklingstrekk og risikovurderinger. Det høye trafiksikkerhetsnivået i Norge er et resultat av målrettet, kunnskapsbasert og kontinuerlig innsats fra en rekke aktører rettet mot infrastruktur, kjøretøyer og trafikanter, samt organisatoriske forhold. Sentralt i dette arbeidet inngår en løpende vurdering, utvikling og implementering av nye virkemidler.

Den kommende Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg vil gi en nærmere konkretisering av tiltak for å følge opp regjeringens hovedinnsatsområder, slik de går fram av Nasjonal transportplan 2018–2029 og Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

*Vedtak 503, 7. mars 2017*

«Stortinget ber regjeringen snarest og senest innen inneværende stortingssesjons avslutning fremme forslag om innføring av alkoholås i tråd med Stortingets vedtak slik det fremkommer i Innst. 282 S (2014–2015).»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering*, jf. Innst. 193 S (2016–2017).

Det vises til svar på anmodningsvedtak nr. 582 fra sesjonen 2014–2015 som er omtalt i pkt. 6.5.3.

*Vedtak 504, 7. mars 2017*

«Stortinget ber regjeringen styrke det trafikantrettede trafiksikkerhetsarbeidet.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering*, jf. Innst. 193 S (2016–2017).



I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* presenteres hovedinnsatsområdene i regjeringens transportsikkerhetspolitikk. Trafikanten har en sentral plass i to av planens fem hovedinnsatsområder – risikoatferd i trafikken og spesielt utsatte grupper i trafikken. Kontroll og håndheving, tilsyn, trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid er viktige innsatsfaktorer for å påvirke trafikantatferd. Det vises bl.a. til omtale under kap. 1320, post 23. God samordning og samhandling mellom aktørene i trafikkisikkerhetsarbeidet er videre viktige faktorer for en helhetlig innsats overfor trafikantene, jf. Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafikkisikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Den kommende Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg vil konkretisere nærmere tiltak for å følge opp regjeringens satsingsområder slik de går fram i Meld. St. 33 (2016–2017) og Meld. St. 40 (2015–2016).

#### Vedtak 506, 7. mars 2017

«Stortinget ber regjeringen prioritere arbeidet med revideringen av STRAKS-registeret for å sørge for mer korrekt innsamling og registrering av ulykkesdata, slik at data fra Statens vegvesen kan samordnes med eksterne parter som Statistisk sentralbyrå (SSB), politi og helsemyndigheter.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafikkisikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering*, jf. Innst. 193 S (2016–2017).

Statens vegvesen har startet utviklingen av det nye ulykkesregisteret for å registrere, lagre og rapportere vegtrafikkulykker. Det nye registeret vil etter planen være på plass i slutten av 2018. Verktøyet skal legge godt til rette for å dele data, slik at Statens vegvesen kan imøtekomme andre aktørers behov for tilgang til informasjon, samt krav til sikkerhet og offentlighet på en effektiv måte. I det videre utviklingsarbeidet søker Statens vegvesen samarbeid med Statistisk sentralbyrå, politiet og helsemyndighetene om effektivisering av arbeidet med å registrere informasjon.

#### Vedtak 547, 3. april 2017

«Stortinget ber regjeringa ved utarbeiding av tilhøyrande forskrifter ta omsyn til at risiko ved taubaner er ulik ut ifrå kva risiko og skadepotensiale taubana representerer, spesielt kva gjeld

*krav ein pålegg eigar og driftar når det gjeld kompetanse, dokumentasjon og internkontroll.»*

Vedtaket ble treft ved behandlinga av Prop. 162 L (2015–2016) *Lov om taubaner (taubaneloven)*, jf. Innst. 210 S (2016–2017).

I utarbeidinga av forskrifter til ny taubanelov har Statens jernbanetilsyn vore tydeleg på at det er han som har driftsløyvet som har ansvaret for sikker drift. Det blir føreset i forskrifta at han som har driftsløyvet har eit system for styring av tryggleik tilpassa arta og omfanget av verksemda, og at systemet skal innehalde dei føresegnene som er nødvendige for å ha kontroll med dei risikoane som er forbundne med verksemda. I forskrifta er det sett minimumskrav til innhaldet i systemet. Prinsippa er lagde til grunn ved operasjoniseringa av tilrådingane.

#### Vedtak 838, 8. juni 2017

«Stortinget ber regjeringen sørge for at regional vegadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017).

Regjeringen arbeider med å følge opp dette og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

#### Vedtak 839, 8. juni 2017

«Stortinget ber regjeringen snarest fremme forslag om å fornye regelverket for løyver og behovsprøving for persontransport slik at bestemmelser knyttet til dette kan fastsettes av de nye fylkeskommunene.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet vurderer for tiden drosjereguleringen på bakgrunn av den grunngitte uttalelsen fra EFTAs overvåkingsorgan (ESA) av 22. februar 2017 om den norske drosjereguleringen, og forslagene knyttet til drosjereguleringen i NOU 2017: 4 *Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer*. Regjeringen har ennå ikke konkludert med hvordan den framtidige reguleringen av drosjemarkedet bør være. Vurderingen av framtidig regulering vil bli gjort bl.a. med utgangspunkt i

målet om å sikre et godt transporttilbud for hele landet, samt trygge rammer for sjåførene og passasjerene. Det er også avgjørende å finne en løsning som er forenelig med EØS-retten. Spørsmålet om fylkeskommunenes rolle må avklares på bakgrunn av den framtidige reguleringen som blir valgt.

*Vedtak 957, 27. juni 2017*

«Stortinget ber regjeringen utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier det er mulig.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 27 (2016–2017) *Industrien – grønnere, smartere og nyskapende*, jf. Innst. 453 S (2016–2017).

Regjeringen er opptatt av å redusere utslipp fra transportsektoren. Det er allerede igangsatt et bredt spekter av tiltak som vil gi reduserte utslipp av klimagasser. Det er viktig at vi har en langsiktig tilnærming slik at vi får redusert utslippene på en kostnadseffektiv måte totalt sett.

Regjeringen vil sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger og bidra til at fylkeskommunale ferjer og hurtigbåter benytter lav- og nullutslippsløsninger. Det stilles i dag krav til lav- eller nullutslippsteknologi ved konkurranseutsetting av riksvegferjesamband. Staten har lenge brukt riksvegferjedriften til å stimulere ny teknologi. I 2015 ble verdens første helelektriske bilferje satt i drift på sambandet E39 Lavik–Oppedal. For å åpne muligheten for nullutslippsteknologi på ferjestrekninger som ikke er egnet for helelektrisk drift, har Statens vegvesen satt i gang et utviklingsprosjekt for en ferje med hydrogen-elektrisk drift.

Fylkeskommuner og kommuner kan søke om støtte for bruk av ny teknologi gjennom statlige støtteordninger. I dag er det Enova som har de mest relevante støtteordningene for bruk av ny teknologi i anbud i ferjesektoren. I 2015 tildelte Enova 133,6 mill. kr i støtte til Hordaland fylkeskommune for at det skulle kunne stilles strengere krav til energiforbruk og klimagassutslipp i anbudskriteriene. I 2016 tildelte Enova til sammen 292 mill. kr til Hordaland, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal.

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2016 ble det bevilget 20 mill. kr til fylkeskommuner og kommuners arbeid med å utvikle og innføre lav- og nullutslippsteknologi i ferjesektoren og i andre rutegående samband. Formålet med

ordningen var å stimulere til økt bruk av klima- og miljøvennlige skip.

I Prop. 128 S (2016–2017) *Kommuneproposisjonen 2018* legger regjeringen opp til at fylkeskommunene får 0,3 mrd. kr av den foreslåtte veksten i frie inntekter. Av denne veksten skal 100 mill. kr gis en særskilt fordeling til ferjefylkene. Dette vil være med på å legge til rette for investeringer i mer miljøvennlig teknologi.

I regelverket som trådte i kraft 1. januar 2017, er det i anskaffelsesloven flere bestemmelser som pålegger offentlige innkjøpere å ta hensyn til miljø, arbeidsforhold og sosiale forhold ved gjennomføringen av sine anskaffelser.

Det går fram av lovens § 5 første ledd at statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. Dette kan oppfylles bl.a. ved å ta hensyn til livssyklus-kostnader.

Bestemmelsen stiller krav til oppdragsgivers samlede anskaffelsespraksis. Dette innebærer at oppdragsgiver må ta hensyn til miljøbelastningene. Drift av ferjer og rutebåter vil typisk kunne innebære en vesentlig miljøbelastning, slik at det kan være relevant å stille miljøkrav etter denne bestemmelsen.

I dag er i overkant av 50 ferjer med større eller mindre batteripakker, i drift, på vei til å bli satt i drift eller vil bli satt i i drift på bakgrunn av kontraktkrav eller tildelingskriterier.

Det er med andre ord allerede flere virkemidler som kan være egnet til å oppnå at nye ferjer og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når det er mulig. Departementet vil vurdere nærmere om det er hensiktsmessig med ytterligere regulering i forskrift til lov om offentlige anskaffelser og komme tilbake til Stortinget.

*Vedtak 973, 19. juni 2017*

«Stortinget ber regjeringen sikre en helhetlig sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finne løsninger i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet følge opp vedtaket om å sikre en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland nord, i tråd med foreliggende lokalpolitiske vedtak. Opsjonene i vegutviklingskontrakten om ikke å bygge de to nordligste parsellene i prosjektet er ikke tatt i bruk. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

*Vedtak 978, 19. juni 2017*

*«Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i området, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 134 S (2016–2017) *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 forlenging av bompengoordninga*, jf. Innst. 470 S (2016–2017).

Kristiansand kommune ønsker å videreføre bompengeneinnkrevningen etter 2019 ved at en ny bompengepakke skal erstatte dagens ordning. Bompengeneinnkrevningen knyttet til Aust-Agderpakken skal etter planen avvikles innen årsskiftet 2017/2018. I Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest-Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder* er det lagt til grunn innkrevningsstart på første delstrekning av E39 mellom Kristiansand vest og Lyngdal i 2021. Dette innebærer at det mest sannsynlig ikke vil være andre bompengereordninger i området enn i Kristiansand fram til 2021.

I dagens bompengereordning kommer næringstransporten gunstig ut, da begge takstgrupper har timesregel og passeringstak.

Regjeringen vil vurdere opplegg for å samordne ordninger med passeringstak eller timesregel for deler av E39 på strekningen Kristiansand vest-Lyngdal og bomringen i Kristiansand og komme tilbake til saken på egnet måte.

*Vedtak 984, 19. juni 2017*

*«Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med*

*samordning med andre bomprosjekter i området, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest-Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder*, jf. Innst. 469 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet vil i samråd med aktuelle kommuner og fylkeskommuner vurdere ulike løsninger for samordning og komme tilbake til saken på egnet måte.

*Vedtak 985, 19. juni 2017*

*«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at det først kan vurderes behov for bomstasjon på den gamle veien etter at den nye veien er tatt i bruk, basert på reelle trafikk tall.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest-Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder*, jf. Innst. 469 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet vil følge opp anmodningsvedtaket overfor fylkeskommunen som er garantist for bompengeselskapets gjeld.

*Vedtak 1106, 21. juni 2017*

*«Stortinget ber regjeringen vurdere å utvide den statlige, nasjonale TT-ordningen som skal dekke hele landet på sikt.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2016–2017), Prop. 129 S (2016–2017), Prop. 130 LS (2016–2017) og Prop. 142 S (2016–2017), jf. Innst. 401 S (2016–2017).

Den statlige ordningen med tilskudd til utvidet TT-tilbud for grupper med særlige behov omfatter i 2017 fylkene Østfold, Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag, Aust-Agder, Sogn og Fjordane, Troms og Finnmark. En eventuell utvidelse av ordningen til å omfatte flere fylker vil bli vurdert i forbindelse med de årlige budsjettene.

### 6.5.2 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2015–2016

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av oppmodingsvedtaket som Stortinget vedtok i sesjonen 2015–2016 og som ikkje blei kvittert ut ved behandlinga i Stortinget av Meld. St. 17 (2016–2017) og Innst. 285 S (2016–2017).

*Vedtak nr. 636, 3. mai 2016*

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak for Stortinget om hvordan det så raskt som mulig kan etableres flere fiberkabler til utlandet, blant annet fra Norge til Storbritannia og Tyskland, for å styrke grunnlaget for etablering av grønne datasentre og annen databasert næringsvirksomhet i Norge.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Breivik, Iselin Nybø, Hans Fredrik Grøvan, Kjell Ingolf Ropstad, Torill Eidsheim, Ingunn Foss, Sivert Bjørnstad, Åse Michaelsen, Terje Aasland og Odd Omland om strategi for utbygging av fiberkabler og grønne datasentre, jf. Dokument 8:36 S (2015–2016) og Innst. 238 S (2015–2016).

Det vises til omtale av oppfølgingen av vedtaket i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post- og telekommunikasjonar*. Der ble det også opplyst at Samferdselsdepartementet ville arbeide vidare med saken og komme tilbake til Stortinget.

Det foreslås 100 mill. kr for å legge til rette for fiberkabler mellom Norge og utlandet. For 2018 foreslås bevilget 40 mill. kr og en tilsagnsfullmakt på inntil 60 mill. kr, jf. omtale under programområde 22 og forslag til romertallsvedtak. Bevilgningen skal først og fremst bidra til å bøte på sårbarhetene med ensidig ruting via Sverige, men vil samtidig kunne bidra til databasert næringsvirksomhet, bl.a. datasenterindustri.

### 6.5.3 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2014–2015

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av oppmodingsvedtaket som Stortinget vedtok i sesjonen 2014–2015 og som ikkje blei kvittert ut ved behandlinga i Stortinget av Meld. St. 17 (2016–2017) og Innst. 285 S (2016–2017), jf. og Meld. St. 15 (2015–2016) og Innst. 246 S (2015–2016).

*Vedtak nr. 582, 2 juni 2015*

«1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartleggje økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkoholås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alkoholås. Det vert forventat at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.

2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkoholås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.

3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innføring av alkoholås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkoholås.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Geir S. Toskedal og Kjell Ingolf Ropstad, jf. Dokument 8:87 S (2014–2015) og Innst. 282 S (2014–2015) om alkoholås.

Arbeidet med å greie ut og utarbeide forslag i tråd med vedtaket frå Stortinget om å innføre alkoholås i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag, har vist seg å vere svært omfattande og har teke meir tid enn venta. Saka har vore omtalt i fleire dokument, sist i Meld. St. 17 (2016–2017) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2015–2016, jf. og Prop. 1 S (2015–2016), Meld. St. 15 (2015–2016) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2014–2015 og Prop. 1 S (2016–2017)*.

Ved behandlinga av Meld. St. 17, jf. Innst. 285 S (2016–2017), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteen har merket seg at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget etter at utredningen har vært på nasjonal høring og EØS-høring. Komiteen avventer dette før vedtaket kan kvitteres ut.»

Utkast til lovheimel og forskrift for å innføre alkoholås i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag, i tråd med vedtaket frå Stortinget, har vore på høyring. Frist for høyringsinnspel var 9. juni 2017 og 28. august 2017. Samferdsels-

departementet går no gjennom innspela og vil så snart som mogeleg fremje lovforslag for Stortinget.

## 6.6 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområde. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogleg 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 mogleg kan nyttast av alle, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Departementet viser til omtalen av hovudmåla i pkt. 5.2.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar

Status for likestillinga i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar går fram av tabellane under. Tabell 6.2 viser delen kvinner som arbeider deltid og er tilsett mellombels, og kvinner sin del av overtida og foreldrepermisjonen pr. 31.12 i 2015 og 2016. Tabell 6.3 viser legemeldt sjukefråvær for kvinner og menn i departementet og etatane på dei same tidspunkta. Under omtalen av departementet og etatane er det ein tabell som viser gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i pst. av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange tilsette har teknisk bakgrunn. Berre i Samferdselsdepartementet var kvinnedelen i 2016 på over 50 pst. Kvinnedelen i etatane låg på mellom 48 og 19 pst.

I Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket tente kvinner i snitt meir enn menn. I dei andre etatane utgjorde kvinner si lønn i snitt mellom 84 og 91 pst. av mennene si lønn.

Tabell 6.2 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner

		SD	SVV	JBV	KYV	LT	Nkom	SJT	SHT
Deltidstilsette	2016	80	69	58	83	67	100	75	100
	2015	64	68	61	60	67	100	75	100
Mellombels tilsette	2016	40	48	21	31	80	60	0	0
	2015	53	49	18	37	100	56	33	100
Overtid	2016	44	20	9	4	33	18	42	20
	2015	36	21	9	5	12	17	33	25
Foreldrepermisjon	2016	80	68	53	49	33	83	100	0
	2015	78	62	45	18	67	82	100	0

Med unntak at Kystverket, Jernbaneverket og Statens vegvesen var talet på tilsette som arbeidde deltid og var tilsett mellombels, lågt.

Tabell 6.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent

	SD		SVV		JBV		KYV		LT		Nkom		SJT		SHT	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2016	2,8	1,2	5,5	2,5	4,6	3,3	3,6	3,5	1,8	2,2	1,2	1,1	1,1	0,9	4,2	1,2
2015	3,2	1,2	5,1	2,7	5,4	3,1	3,3	3,5	2,2	1,4	1,8	1,0	2,2	0,8	1,4	3,2

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt. Det var i 2016 noko høgare for kvinner enn for menn med unntak av i Luftfartstilsynet der det var noko høgare for menn. For dei mindre verksemdene er tala små, slik at eitt fråvær over lengre tid kan påverke fråværsprosenten.

*Samferdselsdepartementet*

Ved utgangen av 2016 hadde Samferdselsdepartementet 174 fast tilsette. Kvinnedelen var på 52 pst.

Tabell 6.4 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	2016	52	174	101	53 898
	2015	52	174	91	52 138
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2016	43	7	96	100 554
	2015	29	7	99	96 226
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2016	37	16	104	75 230
	2015	31	16	104	70 874
Fagdirektørar mv.	2016	25	8	106	62 870
	2015	29	7	101	61 981
Underdirektørar, seniorrådgivarar mv.	2016	53	104	99	54 098
	2015	51	102	101	50 598
Rådgivarar, førstekonsulentar	2016	56	31	110	40 867
	2015	62	34	98	39 399
Seniorkonsulentar	2016	100	8	-	40 992
	2015	100	8	-	39 006

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn var representerte, var det i 2016 eit fleirtal av kvinner i kategoriane underdirektørar, seniorrådgivarar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar. I kategoriane mellomleiing, fagdirektørarar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar tente kvinner i snitt litt meir enn menn. Forskjellane er likevel ikkje store.

*Statens vegvesen*

Ved utgangen av 2016 hadde Statens vegvesen 7 575 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst.

Tabell 6.5 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 <sup>1</sup>	2016	39	7 502	91	44 585
	2015	38	7 526	91	43 241
Etatsleiing (regionvegsjefar mv.)	2016	39	13	97	114 615
	2015	36	14	97	99 957
Leiarar (avdelings- og seksjonsleiarar mv.)	2016	39	422	100	62 051
	2015	38	426	100	59 863
Tekniske saksbehandlarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2016	25	4 078	97	45 708
	2015	25	4 049	96	45 439
Merkantile saksbehandlarar	2016	65	2 327	89	39 518
	2015	65	2 342	90	38 381
Inspektørar	2016	21	571	94	37 271
	2015	20	584	97	36 745
Arbeidarstillingar	2016	20	60	93	36 194
	2015	19	69	95	34 927
Reinhald mv. <sup>2</sup>	2016	94	31	-	20 605
	2015	94	32	-	21 062

<sup>1</sup> Avviket mellom totaltalet for tilsette og tal i tabellen kjem av at 7 lærlingar og tilsette som ved utgangen av 2015 og 2016 hadde permisjon utan lønn, ikkje er med i tabellen.

<sup>2</sup> For menn i denne kategorien er stillingsbrøken låg, og det gir ikkje meining å samanlikne.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente i snitt ikkje meir enn menn i nokon av kategoriane, men i snitt det same i kategorien leiarar. Forskjellane var små.

Statens vegvesen har særskild merksemd på mangfald i rekrutteringa. Etaten hadde i 2016 som mål at minst fem pst. av dei nytilsette enten skulle ha nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn, og at delen kvinnelege leiarar skulle auke. Delen kvinner i leiarstillingar auka frå 36 pst. i 2015 til 39 pst. i 2016. Seks pst. av dei som blei til-

sette i Statens vegvesen i 2016, var personar med nedsett funksjonsevne eller med innvandrarbakgrunn.

I årsrapporten for 2016 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

#### *Jernbaneverket*

Ved utgangen av 2016 hadde Jernbaneverket 4 568 tilsette. Kvinnedelen var 26 pst.

Tabell 6.6 Jernbaneverket – 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	2016	26	4 568	107	43 558
	2015	24	4 273	106	41 687
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2016	29	48	115	85 901
	2015	29	50	107	85 442
Mellomleiarar	2016	25	282	107	60 779
	2015	24	266	105	57 982
Rådgivarar, senior-rådgivarar, prosjektleiarar	2016	47	725	96	50 136
	2015	45	634	96	48 366
Saksbehandlarar og kontorstillingar	2016	79	196	97	36 689
	2015	81	186	96	35 814
Ingeniørar og arkitektar	2016	27	1 172	98	51 466
	2015	24	969	97	49 609
Arbeidsleiarar	2016	6	368	98	38 572
	2015	6	358	97	37 602
Fagarbeidarar	2016	3	970	100	35 834
	2015	2	1 003	100	34 952
Togleiarar, trafikkstyrarar og tog-informatørar	2016	34	603	96	35 375
	2015	32	604	96	34 622
Lærlingar og aspirantar	2016	9	195	119	16 729
	2015	12	194	115	16 783
Anna	2016	67	9	105	33 853
	2015	75	8	108	32 950

I stillingskategoriane saksbehandlarar, kontorstillingar og anna var eit stort fleirtal av de tilsette kvinner, medan i nokre av dei andre kategoriane var kvinnedelen under 10 pst. Kvinner tente i snitt meir enn menn totalt i verksemda og i stillingskategoriane leiing, mellomleiarar, anna og lærlingar, medan det var likt i stillingskategorien fagarbeidarar. Lønnsforskjellane er likevel ikkje særleg store i dei ulike kategoriane.

Jernbaneverket blei 31. desember lagt ned og verksemda held fram i Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.

#### *Kystverket*

Ved utgangen av 2016 hadde Kystverket 999 faste tilsette. Kvinnedelen var på 19 pst.



Tabell 6.7 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	2016	19	999	80	64 273
	2015	17	1 115	76	64 398
Leiing	2016	19	16	107	77 709
	2015	17	18	111	76 224
Mellomleiing	2016	24	31	80	76 374
	2015	22	37	83	71 813
Ingeniørar og rådgivarar	2016	38	354	90	53 238
	2015	39	355	86	52 092
Konsulentar	2016	37	38	79	75 958
	2015	35	37	82	75 634
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2016	4	72	94	59 958
	2015	5	78	88	56 201
Losbåtførarar, statslosar	2016	1	285	90	78 955
	2015	1	393	86	76 786
Fagarbeidarar	2016	13	134	102	43 984
	2015	12	129	97	43 041
Trafikkleiarar	2016	7	67	104	80 962
	2015	7	68	106	80 892

I alle stillingskategoriane var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane leiing, trafikkleiarar og fagarbeidarar.

Etaten legg vekt på å marknadsføre seg som ein arbeidsplass for begge kjønn, òg i dei sterkt mannsdominerte yrka som m.a. losyrket.

I årsrapporten for 2016 har Kystverket gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

#### *Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit*

Ved utgangen av 2016 hadde Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit 158 tilsette. Kvinnedelen var 38 pst.

Tabell 6.8 Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit – 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 <sup>1</sup>	2016	38	157	91	50 709
	2015	37	158	89	48 456
Toppleiing (assisterande direktør, avdelingsdirektørar)	2016	40	5	104	85 507
	2015	40	5	102	81 933
Mellomleiing (seksjonssjefar)	2016	9	11	106	65 953
	2015	10	10	105	64 089
Underdirektørar, fag- direktørar, sjef- og senior- ingeniørar, senior- rådgivarar mv.	2016	35	104	94	51 024
	2015	32	98	92	49 621
Overingeniørar, råd- givarar, førstekonsulentar	2016	57	37	101	40 588
	2015	56	45	98	38 727

<sup>1</sup> Direktøren for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit inngår ikkje i tabellen.

I stillingskategorien overingeniørar, rådgivarar mv. var fleirtalet av dei tilsette kvinner i 2016. Kvinner tente i snitt litt meir enn menn i kategori-ane toppleiing, mellomleiing og overingeniørar, rådgivarar mv.

#### *Luftfartstilsynet*

Ved utgangen av 2016 hadde Luftfartstilsynet 183 tilsette. Kvinnedelen var på 39 pst.

Tabell 6.9 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	2016	39	183	84	53 691
	2015	37	183	86	53 169
Toppleiing (direktørar og andre leiarar)	2016	44	9	90	88 373
	2015	44	9	92	81 297
Mellomleiing	2016	17	12	100	71 916
	2015	15	13	101	66 970
Seniorrådgivarar mv.	2016	27	117	91	56 541
	2015	26	114	94	55 880
Rådgivarar mv.	2016	65	26	101	41 572
	2015	65	31	100	41 432
Førstekonsulentar mv.	2016	100	8	-	37 354
	2015	100	7	-	38 569
Konsulentar, sekretærar	2016	70	10	127	30 205
	2015	67	9	170	28 858

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2016 berre kvinner, medan det i kategoriane konsulentar, sekretærar mv. og rådgivarar var eit fleirtal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente kvinner i snitt meir enn menn i kategoriane konsulentar og rådgivarar, medan dei tente i snitt det same i kategorien mellomleiing.

#### *Statens jernbanetilsyn*

Ved utgangen av 2016 hadde Statens jernbanetilsyn 63 tilsette. Kvinnedelen var 48 pst.

Tabell 6.10 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	2016	48	63	89	59 853
	2015	49	65	88	58 917
Toppleiing (direktør)	2016	0	1	-	102 350
	2015	0	1	-	99 467
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2016	60	5	100	82 092
	2015	75	4	98	80 177
Seniorrådgivarar mv.	2016	43	46	90	60 706
	2015	42	49	93	59 982
Rådgivarar, første-konsulentar	2016	0	4	-	41 754
	2015	75	8	101	44 478
Sækretærar	2016	100	3	-	39 425
	2015	100	3	-	38 518

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategorien mellomleiing, og dei tente i snitt det same som menn.

I årsrapporten for 2016 har Statens jernbanetilsyn gjort greie for arbeidet sitt med likestilling.

#### *Statens havarikommisjon for transport*

Ved utgangen av 2016 hadde Statens havarikommisjon for transport 45 tilsette. Kvinnedelen var 36 pst.

Tabell 6.11 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	2016	36	45	86	59 423
	2015	36	47	87	56 846
Toppleiing	2016	0	1	-	95 382
	2015	0	1	-	95 200
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2016	20	5	98	80 200
	2015	20	5	99	77 883
Fagstab	2016	75	4	106	66 367
	2015	75	4	108	62 696
Havariinspektørar	2016	19	26	99	58 845
	2015	21	28	101	56 182
Administrative stillingar	2016	78	9	88	44 167
	2015	78	9	88	42 312

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i fagstab og administrative stillingar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategoriane fagstab og havariinspektørar.

## 6.7 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2016 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet.

Som del av jernbanereforma blei selskapa Togvedlikehold AS, Togmateriell AS og Reiseplan og billett AS oppretta i september 2016. Ved opprettinga blei det utnemnd styrer i selskapa. Selskapa tok mot høvesvis Mantena AS, Norske tog AS og Entur AS frå NSB AS i april 2017. Selskapa begynte da med operativ drift.

### Avinor AS

Årslønna for konsernsjef Dag Falk-Petersen var 2 661 688 kr. I tillegg fekk han 25 029 kr i andre

godtgjeringar. Pensjonskostnaden utgjorde 721 816 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. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han tre månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få 12 månaders etterlønn, men denne blir rekna mot anna inntekt.

### NSB AS

Årslønna for konsernsjef Geir Isaksen var 3 690 000 kr. I tillegg fekk han 191 000 kr i andre godtgjeringar og 1 186 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 783 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få seks månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til fire månadslønner.

### Posten Norge AS

Konsernsjef Dag Mejdell slutta som konsernsjef 10. oktober 2016, og Tone Wille tok over.

Årslønna for Tone Wille er 4 mill. kr. I tillegg kjem naturalytingar og bonusutbetaling på maksimalt 500 000 kr (12,5 pst. av lønn). Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Det er ikkje inngått avtale om etterlønn.

I 2016 var Tone Willes årslønn på 2 906 000 kr. I tillegg fekk ho om lag 6 000 kr i andre godtgjeringar og 455 000 kr i bonus. Pensjonskostnadene utgjorde 339 000 kr.

Fram til han slutta i 2016 fekk Dag Mejdell 3 989 000 kr i grunnlønn. Denne inkluderte lønn, billønn, feriepengar og pensjonskompensasjon. I tillegg fekk han om lag 5 000 kr i andre godtgjeringar og 575 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 2 311 000 kr.

Forvaltninga av eigarskapen i Posten Norge AS blei overført frå Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet frå 1. januar 2017.

#### *Nye Veier AS*

Årslønna for administrerande direktør Ingrid Dahl Hovland var 2 190 333 kr. I tillegg fekk ho 177 267 kr i andre godtgjeringar. Ho har ikkje krav på bonus, opsjonar e.l. Pensjonskostnaden utgjorde 137 390 kr.

Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har ho seks

månaders etterlønn viss styret tek initiativ til opphør av tilsettingsforholdet. Denne blir rekna mot anna inntekt.

#### *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. oktober 2013.

#### *Bane NOR SF*

Bane NOR SF blei oppretta i 2016 og var operativt frå 1. januar 2017.

Gorm Frimannslund blei tilsett som konsernsjef 1. september 2016. Ved tilsettinga blei det avtalt 2 750 000 kr i fast lønn. I 2016 fekk han 916 668 kr i lønn. I tillegg fekk han 10 546 i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden utgjorde 9 605 kr.

Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han lønn i oppseiingstida og etterlønn på til saman 12 månaders lønn. Etterlønn blir rekna mot anna inntekt. Det er ikkje etablert ei bonusordning.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2017–2018) om statsbudsjettet for år 2018 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

---

## Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2017–2018) statsbudsjettet for budsjettåret 2018 opp følgende forslag til vedtak:

### Kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	190 400 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	45 200 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	57 000 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	3 100 000	
	74 Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000	
	75 Tilskudd til Telemuseet	6 600 000	385 800 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 000 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	167 300 000	183 300 000
	Sum Administrasjon m.m.		569 100 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	725 700 000	725 700 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	30 100 000	30 100 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	222 300 000	222 300 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	74 300 000	74 300 000
	Sum Luftfartsformål		1 052 400 000



Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Vegformål		
1320	Statens vegvesen			
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	11 982 800 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	989 300 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 173 000 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	638 200 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	272 500 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	119 100 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	135 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	181 700 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	758 700 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	76 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 234 800 000	30 561 500 000
1321	Nye Veier AS			
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 278 800 000	5 278 800 000
1323	Vegtilsynet			
	01	Driftsutgifter	19 100 000	19 100 000
		Sum Vegformål		35 859 400 000
		Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak			
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	90 400 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	631 500 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	785 000 000	
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>	750 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport	15 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	700 800 000	
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	516 400 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	50 500 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	13 900 000	3 553 500 000
		Sum Særskilte transporttiltak		3 553 500 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	458 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	203 700 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 484 100 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	7 792 700 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	2 137 800 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	8 896 200 000	22 972 700 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	72 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøynelsesinnretninger	20 200 000	92 200 000
		Sum Jernbaneformål		23 064 900 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Kystforvaltning			
1360	Kystverket		
	01 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 696 100 000	
	21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	18 100 000	
	30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	415 400 000	
	34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	39 300 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	260 300 000	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 100 000	
	71 Tilskudd til havnesamarbeid	10 600 000	
	72 Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	75 200 000	2 546 100 000
1361	Samfunnet Jan Mayen		
	01 Driftsutgifter	47 700 000	
	30 Nytt hovedbygg på Jan Mayen	5 000 000	52 700 000
1362	Oljevern- og miljøsentre i Lofoten og Vesterålen		
	50 Tilskudd	27 300 000	27 300 000
	Sum Kystforvaltning		2 626 100 000
Post og telekommunikasjoner			
1370	Posttjenester		
	70 Kjøp av post- og banktjenester	261 700 000	261 700 000
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	01 Driftsutgifter	197 300 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 800 000	
	70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	183 000 000	
	71 Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	69 700 000	463 800 000
	Sum Post og telekommunikasjoner		725 500 000
Sum departementets utgifter			67 450 900 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Samferdselsdepartementet			
4300	Samferdselsdepartementet		
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600 000	2 600 000
4312	Avinor AS		
	90 Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313	Luffartstilsynet		
	01 Gebyrinntekter	138 400 000	138 400 000
4320	Statens vegvesen		
	01 Salgsinntekter m.m.	193 500 000	
	02 Diverse gebyrer	438 500 000	
	03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	108 600 000	740 600 000
4322	Svinesundsforbindelsen AS		
	90 Avdrag på lån	75 000 000	75 000 000
4330	Særskilte transporttiltak		
	01 Gebyrer	13 900 000	13 900 000
4331	Infrastrukturfond		
	85 Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	2 053 000 000
4352	Jernbanedirektoratet		
	01 Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum	95 800 000	95 800 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	14 300 000	14 300 000
4360	Kystverket		
	02 Andre inntekter	12 000 000	12 000 000
4361	Samfunnet Jan Mayen		
	07 Refusjoner og andre utgifter	5 900 000	5 900 000
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	01 Diverse gebyrer	600 000	600 000
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		
	74 Sektoravgifter Kystverket	767 600 000	
	75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	210 200 000	977 800 000
	Sum Samferdselsdepartementet		4 574 300 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
Renter og utbytte mv.				
5611	Aksjer i NSB AS			
	85	Utbytte	150 000 000	150 000 000
5619	Renter av lån til Avinor AS			
	80	Renter	39 400 000	39 400 000
5622	Aksjer i Avinor AS			
	85	Utbytte	232 000 000	232 000 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS			
	80	Renter	4 000 000	4 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.		425 400 000
		Sum departementets inntekter		4 999 700 000

### Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

#### *Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger*

#### II

#### Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 01
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 01	kap. 4361 post 07

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 ikke næringsaktive 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 2018 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. 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 2018 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	60 mill. kroner
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, fiberkabler	60 mill. kroner

### V

#### Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

### VI

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor en endret kostnadsramme på:
Farriseidet-Porsgrunn	7 559 mill. kroner
E6 Hålogalandsbrua	4 080 mill. kroner
Rv 77 Tjernfjellet	627 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. 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.
3. 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
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 000 mill. kroner	1 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	120 mill. kroner

## VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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		
	23	Drift og vedlikehold	7 200 mill. kroner	2 800 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

## VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 10 700 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 600 mill. kroner.

## IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for  
Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 21 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 250 mill. kroner.

*Andre fullmakter*

## X

## Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## XI

Restverdisikring for eksisterende materiell,  
oppgraderinger av eksisterende materiell og  
investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 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 7 043 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 191 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

## XII

## Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet 2018 uten bevilgning.

## XIII

## Overføringer til og fra reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.



**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 og rutinane for handtering av usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom handlinga 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. 76 (2000–2001)/Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	Statens vegvesen har fått delegert desse fullmakter for <i>varige</i> omdisponeringar mellom riksvegprosjekt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 10 pst. av den totale løyvinga til riksvegar i budsjettåret</li> <li>– Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for gjeldande fireårsperiode (no seksårsperioden) og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S</li> </ul> <p>For varige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bidraget frå bompengepakka i budsjettåret</li> <li>– Varige omdisponeringar av bompengar til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.</li> </ul>

Heimel	Innhald
<p>St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen</p>	<p>Statens vegvesen har fått delegert desse fullmaktene for <i>mellombelse</i> omdisponeringar av statlege midlar mellom riksvegprosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maksimum 30 mill. kr pr. år pr. prosjekt og 30 pst. av heile løyvinga til store prosjekt i budsjettåret.</li> <li>– Oppstart av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden (no seksårsperioden) og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S</li> </ul> <p>For mellombelse omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mellombelse omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maks. 30 pst. av heile bompengedraget frå bompengepakka i budsjettåret</li> </ul> <p>Mellombelse omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.</p>
<p>St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen</p>	<p>Statens vegvesen har fått desse fullmakter for forskoteringar av riksvegar innanfor gjeldande fullmaktsramme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er teke opp til løyving. For prosjekt som ikkje er teke opp til løyving, blir forskoteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskotering blir knytt til det totale nivået på løyvingane til riksvegar. Samla beløp til refusjonar skal ikkje overskride 20 pst. av løyvinga til Store prosjekt på kap. 1320, post 30, i det året forskoteringsavtalen blir underskrive.</li> <li>– Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden (no seksårsperioden) og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S. Prosjekt med ein prosjektkostnad under 30 mill. kr som er foreløpig prioritert i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden (no 12-årsperioden) og Nasjonal transportplan omfattar. Mindre investeringstiltak med ein prosjektkostnad under 15 mill. kr uavhengig av om dei er prioriterte i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden (no 12-årsperioden) som Nasjonal transportplan omfattar eller ikkje.</li> </ul> <p>Alle forskoteringar skal vere behandla av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen eller vegkontoret (no regionvegkontoret) eller Vegdirektoratet skal saken leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Ved forsering av bompengeprojekt, der utgiftene til forskotering skal belastast trafikantane og der det blir ein auke i belastningane samanlikna med det som er lagt til grunn i bompengeproposisjonen, skal saken leggjast fram for departementet. Dette skal gjelde for dei tilfelle der bompengesatsane aukar eller perioden for innkrevjing blir forlengd med 3 månader eller meir.</p> <p>Stortinget fastsett i samband med dei årlege budsjetta ei ramme som departementet får fullmakt til å inngå forskoteringsavtalar for. Refusjonar der det er sett vilkår kjem i tillegg til den til ei kvar tid gjeldande ramme for forskoteringsavtalar og skal leggjast fram for Stortinget. Forskoteringar i samband med start av prosjekt der prosjekta er av ein slik storleik at dei blir lagt fram i budsjettproposisjonane, skal framleis leggjast fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta eller i egne proposisjonar. Slike forskoteringar er omfatta av den fastsette fullmaktsramma.</p>

Heimel	Innhald
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 misleg- halde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, 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 godskrive 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 (1988–89) Omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opp- havlege 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 veg- vesen 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 jern- baneprosjekt 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 jernbaneprosjekta.

## Bestilling av publikasjoner

### Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: [www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)

E-post: [publikasjonsbestilling@dss.dep.no](mailto:publikasjonsbestilling@dss.dep.no)

Telefon: 22 24 00 00

### Privat sektor:

Internett: [www.fagbokforlaget.no/offpub](http://www.fagbokforlaget.no/offpub)

E-post: [offpub@fagbokforlaget.no](mailto:offpub@fagbokforlaget.no)

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: 07 PrintMedia AS – 10/2017

