



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2020

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4361, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2020

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4361, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

Innhold

Del I	Innleiing og oversikt	9	<i>Programkategori 21.30 Veiformål</i>	58
1	Mål og hovudprioriteringar	11	Kap. 1320 Statens vegvesen	71
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken	11	Kap. 4320 Statens vegvesen	86
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet for 2020	13	Kap. 1321 Nye Veier AS	87
			Kap. 1323 Vegtilsynet	88
			Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	89
			Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	89
2	Andre saker	17	Nærmere om investeringsprogrammet	99
2.1	Endringar i oppgåvefordelinga og tilskotsordningar mellom forvaltningsnivå	17	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	138
			Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	139
			Kap. 4330 Særskilte transporttiltak	145
			Kap. 4331 Infrastrukturfond	145
3	Oppmodingsvedtak	19	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	146
3.1	Oppfølging av oppmodingsvedtak	19	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	158
3.2	Stortingssesjonen 2018–2019	20	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet	174
3.3	Stortingssesjonen 2017–2018	22	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	174
3.4	Stortingssesjonen 2016–2017	26	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	176
			Kap. 1357 Mantena AS	176
			Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS	176
4	Oversikt over budsjettforslaget mv.	29	<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i>	178
4.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel	29	Kap. 1360 Kystverket	187
4.2	Bruk av stikkordet «kan overførast»	32	Kap. 4360 Kystverket	190
4.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2019	33	Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	191
			Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen	191
			Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen	192
			Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø	192
Del II	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	35	Programområde 22 Posttjenester	193
5	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	37	<i>Programkategori 22.10 Posttjenester</i>	193
			Kap. 1370 Posttjenester	195
Programområde 21 Innenlands transport	37	<i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i>	196	
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	37			
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	38			
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	41			
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	41			
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	44			
Kap. 1310 Flytransport	54			
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	54			
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	55			
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	56			
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	56			
Kap. 4312 Avinor AS	57			
Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS	57			
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	57			
		Del III	Omtale av viktige oppfølgingsområde	203
		6	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029	205
		6.1	Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2018–2023	205
		6.2	Oppfølging av hovudmåla	206
		6.2.1	Betre framkome for personar og gods i heile landet	206

6.2.2	Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen	210	7.4.1	Program for effektivisering av Statens vegvesen	229
6.2.3	Redusere klimagassutsleppa og andre negative miljøkonsekvensar	213	7.4.2	Jernbanereforma og gevinstar	230
			7.4.3	Andre effektiviseringstiltak	230
			7.5	Likestilling i transportsektoren	231
7	Omtale av særlege tema	221	8	Tilstanden i den samfunns-	
7.1	Samfunnstryggleik	221		kritiske funksjonen transport ..	241
7.1.1	Klimatilpassing	222	8.1	Samfunnsfunksjonen transport	241
7.1.2	IKT-tryggleik	222	8.2	Tilstandsvurdering	243
7.1.3	Sikring av kritiske objekt og funksjonar	222	8.2.1	Framkome	244
7.1.4	Totalforsvaret	223	8.2.2	Transporttryggleik	248
7.1.5	Andre saker	223	8.2.3	Transportevne	250
7.2	Kollektivtransport	224	8.3	Oppsummering og forventa utvikling	252
7.2.1	Utviklinga i kollektivtransporten ..	224	Forslag	255	
7.2.2	Verkemiddel	224	Vedlegg		
7.2.3	Løyvingar til kollektivtransporten	226	1	Fullmakter	265
7.2.4	Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport	226			
7.3	Nordområda	227			
7.4	Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft	229			

Tabelloversikt

Tabell 1.1	Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode	11	Tabell 5.4	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger	83
Tabell 1.2	Utgifter fordelt på programkategorier	13	Tabell 5.5	Fylkesfordeling av rentekompensasjon	84
Tabell 2.1	Oversikt over løyvingar som blir overført	17	Tabell 5.6	Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen 2014–2018 ...	91
Tabell 3.1	Oversikt over oppmodingsvedtak, ordna etter sesjon og nummer	19	Tabell 5.7	Bindinger knyttet til riksveiprosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr, per korridor	100
Tabell 4.1	Postar utanom postgruppe 30–40 med stikkordet «kan overførast»	32	Tabell 5.8	Statens direkte bidrag til bymiljø-/byveksttaler	122
Tabell 4.2	Endring i utgifter fordelt på kapittel	33	Tabell 5.9	Bruk av midler i 2018	124
Tabell 4.3	Endring i inntekter fordelt på kapittel	34	Tabell 5.10	Foreløpig fordeling av midler i 2020	125
Tabell 5.1	Utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2020	70	Tabell 5.11	Bruk av midler i 2018	128
Tabell 5.2	Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2020	72	Tabell 5.12	Foreløpig fordeling av midler i 2020	129
Tabell 5.3	Foreløpig fordeling av bevilgningen på post 30	78	Tabell 5.13	Bybanen til Fyllingsdalen	130
			Tabell 5.14	Bruk av midler i 2018	131
			Tabell 5.15	Foreløpig fordeling av midler i 2020	132
			Tabell 5.16	Metrobuss	133
			Tabell 5.17	Bruk av midler i 2018	135

Tabell 5.18	Foreløpig fordeling av midler i 2020	136	Tabell 7.5	Tilsette i Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	234
Tabell 5.19	Statlige tilskudd til de ni største byområdene på kap. 1330, postene 63 og 66	141	Tabell 7.6	Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	235
Tabell 5.20	Mål og resultat 2018	149	Tabell 7.7	Tilsette i Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	236
Tabell 5.21	Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2018	152	Tabell 7.8	Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	237
Tabell 5.22	Jernbanedirektoratet – mål for perioden 2019–2023	157	Tabell 7.9	Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	238
Tabell 5.23	Fordeling av utgifter til drift og vedlikehold av jernbanen	162	Tabell 7.10	Statens havarikommisjon for transport – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	239
Tabell 5.24	Store jernbaneprosjekter	165	Tabell 7.11	Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	239
Tabell 5.25	Jernbaneinvesteringer 2020 – planlegging og utbygging	166			
Tabell 5.26	Statlig kjøp fra Posten Norge AS	195			
Tabell 5.27	Fylkeskommunenes utgifter i 2018 innen samferdselsformål ..	197			
Tabell 5.28	Sentrale data på fylkesveinettet etter dagens fylkesstruktur uten grensejusteringer	198			
Tabell 6.1	Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode	206			
Tabell 7.1	Løyvingar til kollektivtransport ...	226			
Tabell 7.2	Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner	232			
Tabell 7.3	Legemeldt sjukefråvær i prosent	233			
Tabell 7.4	Tilsette i Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	233			

Figuroversikt

Figur 5.1	Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2008–2018	47	Figur 6.1	Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2004–2018 og målkurve fram til 2030	211
Figur 5.2	Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2008–2018	47	Figur 6.2	Utslepp av klimagassar frå transport 2005–2018	214
Figur 5.3	Målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018–2029 og ulykkesutviklingen i 2004–2018.	62	Figur 6.3	Nyregistrerte køyretøy i 2018 etter framdriftsteknologi	216
Figur 5.4	Drepte og hardt skadde i vei- trafikken 2004–2018	65	Figur 6.4	Ikkje-kvotepåkravde klimagass- utslepp frå transportsektoren 2005–2030	218
Figur 5.5	Persontrafikk med tog	151	Figur 7.1	Kollektivtransport i heile landet ..	225
Figur 5.6	Godstrafikk med tog	152	Figur 7.2	Kollektivpassasjerar i dei fire største byane	225
Figur 5.7	Utvikling i punktlighet for person- og godstog	153			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2020

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4361, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 20. september 2019,
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 samferdselspolitikken er eit transport- og kommunikasjonssystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Fornyng og forbetring av transport- og kommunikasjonsinfrastrukturen i heile landet er ei viktig og 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 heilt nødvendige omstillinga landet står overfor. Reduserte transportkostnader betrar konkurransevna for næringslivet og legg til rette for ein velfungerande arbeidsmarknad over heile landet. Hovud-

prioriteringane 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 ei 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 store ambisjonar for samferdselssektoren.

Tabell 1.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

	Gj.snitt per år NTP 2018–2023	Løyving 2018	Løyving 2019	Forslag 2020	Mill. 2020-kr Oppfølging NTP etter tre år i pst.
Vegformål	42 461,7	39 540,5	39 952,9	40 610,6	47,1
Jernbaneformål	25 636,5	20 663,9	21 714,9	22 552,4	42,2
Kystformål	2 092,0	1 376,9	1 477,6	1 362,7	33,6
Særskilde transporttiltak	3 115,9	2 420,4	3 168,7	4 736,6	55,2
Nye NTP-tiltak	486,7	116,8	127,1	80,4	11,1
Sum	73 792,7	64 118,5	66 441,1	69 342,7	45,1

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 det enkelte budsjettår vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk

økonomi. Tabell 1.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2018–2029 i budsjettforslaget for 2020. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse. Det er nødvendig med ei gradvis opptrapping av løyvingane gjennom perioden. Det er òg slik at store investeringar vil slå inn tungt på enkelte år. Regje-

ringas forslag til løyving i 2020 til formål som er omfatta av Nasjonal transportplan, inneber ei oppfølging av den samla økonomiske planramma for første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 45,1 pst. Innanfor løyvingsforslaget blir det høgt tempo i gjennomføringa av eksisterande prosjekt, og oppstart av både mindre og store prosjekt på veg og jernbane.

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. Satsinga på ny teknologi vil gi betre moglegheiter til å nå måla for transportpolitikken. Regjeringa har tidlegare etablert Pilot-T, ei ordning som skal bidra til at nye løysingar raskare blir tekne i bruk innan transportsektoren og leggje grunnlag for at norske aktørar kan vere med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløysingar for sektoren. Regjeringa stimulerer til lokal innovasjon og utvikling gjennom konkurransen «Smartere transport i Norge».

Dei store byområda veks, og regjeringa vil leggje til rette for effektiv, smart og miljøvennleg mobilitet. Regjeringa gjennomfører ei kraftig satsing på transportsystema i og rundt dei største byane. Denne satsinga blir i tråd med regjeringspartia sin bompengereform, trappa opp i 2020. Regjeringa følgjer opp forpliktingane i gjeldande bymiljø-, byvekst- og belønningsavtalar, og legg òg til rette for å inngå nye avtalar. I dei fire største byområda vil regjeringa tilby å auke det statlege bidraget i store kollektivprosjekt. Regjeringa vil òg gi tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane.

Regjeringa har gjennomført ein omfattande transportreform som gir resultat. Måla er større effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsemd. I tillegg til auka løyvingar til ny infrastruktur og vedlikehald av eksisterande infrastruktur, har regjeringa gjennomført viktige tiltak for å utnytte ressursane i sektoren betre. Nye Veier AS blei eta-

blert i 2015 for å medverke til meir effektiv vegutbygging. Selskapet byggjer raskt og effektivt, og opna sitt første prosjekt i 2019. Statens vegvesen er i ferd med å bli omorganisert og effektivisert. Endringane vil bidra til betre ressursbruk og meir samferdsel for pengane.

Innkrevjinga av bompengar skal bli meir effektiv. Arbeidet med bompengereforma held fram, m.a. har fylkeskommunane etablert dei regionale bompengeselskapa, og takst- og rabattsystemet er lagt om. Regjeringa vil redusere bompengebelastinga for bilistane, og løyvinga for å redusere takstane blir foreslått styrkt i tråd med regjeringspartia sin bompengereform.

Jernbanereforma gir no avkasting i form av lågare utgifter til staten sine kjøp av persontransport med tog. Innsparingane blir brukt til å styrkje satsinga på jernbane ytterlegare.

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

Luftfarten er ein sentral del av det norske transportnettet, og regjeringa vil sikre at Norge har ein god og framtidsretta infrastruktur for luftfart i heile landet, m.a. gjennom kjøp av innanlandske flyruter og ved å leggje til rette for bruk av teknologi som sparer miljøet, som t.d. elektriske fly.

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

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2020

Tabell 1.2 Utgifter fordelt på programkategorier

(i 1 000 kr)

Kat.	Betegnelse	Saldert			Pst. endr. 19/20
		Regnskap 2018	budsjett 2019	Forslag 2020	
21.10	Administrasjon m.m.	476 001	514 011	444 600	-13,5
21.20	Luftfartsformål	979 176	1 069 000	1 078 300	0,9
21.30	Veiformål	35 466 475	36 884 700	37 983 400	3,0
21.40	Særskilte transporttiltak	3 193 068	4 028 000	5 901 000	46,5
21.50	Jernbaneformål	22 845 404	26 411 800	26 781 600	1,4
21.60	Kystforvaltning	2 491 355	2 700 600	2 615 600	-3,1
<i>Sum programområde 21</i>		<i>65 451 479</i>	<i>71 608 111</i>	<i>74 804 500</i>	<i>4,5</i>
22.10	Posttjenester	1 076 961	1 391 150	617 400	-55,6
<i>Sum programområde 22</i>		<i>1 076 961</i>	<i>1 391 150</i>	<i>617 400</i>	<i>-55,6</i>
<i>Sum utgifter</i>		<i>66 528 440</i>	<i>72 999 261</i>	<i>75 421 900</i>	<i>3,3</i>

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- reduserte bompenger for bilistane
- auka tilskot til kollektivtransport i byområda
- utbygging av vegprosjekt i heile landet
- eit betre togtilbod.

Regjeringa foreslår å løyve 75,4 mrd. kr til Samferdselsdepartementet.

Korrigert for ansvarsendingar inneber budsjettforslaget ein auke på vel 4 mrd. kr frå saldert budsjett 2019. Ansvaret for elektronisk kommunikasjon, m.a. ansvaret for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, er overført frå Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Løyvingar til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit og på Samferdselsdepartementets eige budsjett er derfor overført til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, jf. Prop. 57 S (2018–2019). Regionreforma frå 2020 inneber at løyvingar for ordningar der ansvaret er avklart, er overført frå Samferdselsdepartementets budsjett til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Til Nasjonal transportplan er det foreslått om lag 69,3 mrd. kr, ein auke på 2,9 mrd. 2020-kroner frå 2019. Auka tilskot for å redusere bompengetakstar utanfor byområda og storbytiltak er dei

områda som blir styrkt mest. Jernbaneinvesteringane får òg ein større auke.

Regjeringa foreslår ein kombinasjon av tiltak både for å redusere bompengebelastinga for bilistane og styrkje kollektivtransporten. I tråd med bompengeaftalen til regjeringsspartia er løyvinga til reduserte bompengesatsar utanfor byområda foreslått auka til 1,4 mrd. kr, og det er sett av midlar til å auke bidraget frå staten til store kollektivprosjekt frå 50 pst. til 66 pst. Vilåret for sistnemnde er at halvparten går til reduserte bompengar og halvparten til betre kollektivtilbod i byane etter lokal prioritering. Store kollektivprosjekt som er omfatta av ordninga, er Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo og Akerhus, Metrobussen i Trondheim, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen og Bussveien på Nord-Jæren. I tillegg er det sett av 300 mill. kr til reduserte billettprisar i kollektivtransporten i dei store byane. Utpeika vegprosjekt utanfor byområda vil få reduserte bompengar enten ved at bomstasjonar blir fjerna eller at takstane blir sette ned.

Urbanisering krev store tiltak for å handtere transporten i byområda. I tråd med regjeringsspartia sin bompengeaftale er det foreslått totalt 5,4 mrd. kr til tiltak for kollektivtransport, sykling og gange og reduserte bompengar i dei ni største byområda, ein auke på 1,7 mrd. kr eller over 45 pst. frå saldert budsjett 2019. Dette omfattar stat-

leg bidrag til bymiljø-, byvekst- og belønningsavtalar og tilskot til reduserte billettprisar i dei store byane.

På landsbasis er vegtransport den dominerande transportforma. Regjeringa held fram med å prioritere utbygging av vegnettet i heile landet. Riksveginvesteringane, inkl. Nye Veier AS, blir foreslått auka med nærmare 850 mill. kr frå 2019. Regjeringa foreslår 100 mill. kr til eit nytt tilskot til fylkesvegar som er særleg viktige for næringslivet. Det er sett av 2,5 mrd. kr til å oppgradere tunnelar. Samla vedlikehaldsetterslep på veg er i 2020 rekna å falle med 700 mill. kr.

Regjeringa prioriterer å styrkje togtilbodet. Ni nye togsett skal fasast inn, nettdekninga på toga skal bli betre, og det blir fleire avgangar både på Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Til jernbaneinvesteringane er det foreslått 13,2 mrd. kr, drygt 1 mrd. kr meir enn i 2019. Utrullinga av signalsystemet, ERTMS, held fram. Dette er et omfattande prosjekt som vil gå over mange år, og det er sett av om lag 1,4 mrd. kr i 2020. Det er sett av 88 mill. kr til den førebelse tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til bane, som blei oppretta i 2019.

Innan kystformål foreslår regjeringa å gjere den treårige forsøksordninga med tilskot til overføring av gods frå veg til sjø til ei ordinær ordning frå 2020. Det er foreslått 50 mill. kr.

Regjeringa foreslår å løyve 85 mill. kr til ekstra dagar med avisdistribusjon etter omlegginga i postdistribusjonen til annankvar vekedag frå 1. juli 2020.

Regjeringa prioriterer òg forskning og utvikling, m.a. for raskt å kunne ta i bruk ny teknologi. Det er foreslått 20 mill. kr i auke til Pilot-T og 10 mill. kr til maritim ITS.

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 444,6 mill. kr.

Forslaget på kap. 1300 utgjer til saman 285,2 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål og til samferdselsberedskap.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiingar, der det samla er foreslått å løyve 159,4 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til samferdselsforskning i regi av Norges Forskningsråd og til tilskotsordninga Pilot-T.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 1 078,3 mill. kr.

Det er foreslått 718,1 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordninga med driftstilskot til ikkje-statlege flyplassar er det foreslått 29,8 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 245,5 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 84,9 mill. kr.

Vegformål

Til Vegformål er det i alt foreslått å løyve om lag 38 mrd. kr.

Det er foreslått 32,4 mrd. kr til Statens vegvesen og 5,6 mrd. kr til Nye Veier AS. Det er foreslått om lag 6,4 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått om lag 2,2 mrd. kr.

Til investering i riksvegar er det i alt foreslått å løyve om lag 20 mrd. kr. Det er sett av 14,4 mrd. kr på Statens vegvesens investeringspostar, og 5,6 mrd. kr til Nye Veier AS, som i hovudsak driver utbyggingsaktivitet. I tillegg kjem nærmare 0,5 mrd. kr til OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Det blir foreslått å auke tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda til 1,4 mrd. kr, ein auke på nærmare 870 mill. kr frå saldert budsjett 2019. Auken er foreslått brukt til å nedbetale bompenggjeld i desse prosjekta:

- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E18 Arendal–Tvedestrand i Agder
- rv. 13 Hardangerbrua i Vestland
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland.

For E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen er det lagt til grunn at innkrevjinga i bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen skal opphøyre. For dei andre prosjekta vil ei slik ekstraordinær nedbetaling gi rom for betydelege takstreduksjonar

Det blir sett av om lag 7,1 mrd. kr til store prosjekt over Statens vegvesens budsjett.

Desse prosjekta med kostnad over 200 mill. kr er venta opna for trafikk i 2020:

- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- Rv. 13 Ryfast (Hundvåg tunnelen) i Rogaland
- E18 Varoddbrua i Agder
- E134 Damåsen–Saggrenda i Viken
- E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag
- E6 Tana bru i Troms og Finnmark
- to delparseller på E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet.

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

- E18 Retvet–Vinterbro i Viken
- rv. 4 Roa–Gran grense i Innlandet
- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken
- E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark
- rv. 555 Sotrasambandet i Vestland (OPS-prosjekt)
- E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark (OPS-prosjekt).

Vidare er det sett av midlar til førebuande arbeid og ev. anleggsstart for følgende prosjekter:

- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E6 Ballangen sentrum i Nordland
- E16 Kvamkleiva i Innlandet (skredsikringsprosjekt).

Med budsjettforslaget på kap. 1320, post 22 og post 30 vil det samla etterslepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med om lag 700 mill. kr i 2020. Det er rekna at vedlikehaldsetterslepet på tunnelar på riksvegnettet blir redusert med om lag 2,1 mrd. kr.

Skredsikring er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve om lag 1,1 mrd. kr til skredsikring på riksvegar. Tilskotet til skredsikring på fylkesvegar blir innlemma i rammetilskotet til fylkeskommunane frå 2020.

På Statens vegvesens budsjett blir det sett av 700 mill. kr til bymiljø- og byvekstavtalar. Midlane vil i hovudsak bli brukte til å etablere samanhengande sykkelvegnett og kollektivtrafikktiltak i byar som har inngått bymiljø-/byvekstavtalar. Vidare er det sett av 200 mill. kr til tiltak for gåande og syklende på riksvegnettet utanfor desse områda. Tilskotet til gang- og sykkelvegar på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet blir innlemma i rammetilskotet frå 2020. Til trafikktryggleikstiltak er det sett av 600 mill. kr.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve om lag 1,5 mrd. kr.

Det er foreslått 100 mill. kr til ei ny tilskuddsordning til fylkesvegar som er viktige for næringstransport.

Det er foreslått å løyve 19,2 mill. kr til Vegtilsynet.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 5,9 mrd. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 46,5 pst. frå saldert budsjett 2019.

Det er foreslått å løyve om lag 4,7 mrd. kr i statleg tilskot til dei ni største byområda som har bymiljøavtalar, byvekstavtalar eller belønningsavtalar. Av dette er det foreslått om lag 2,1 mrd. kr i tilskot til store kollektivprosjekt der staten dekkjer 50 pst. av kostnadene. Det statlege bidraget vil bli tildelt i tråd med dei fastsette retningslinjene for denne tilskotsordninga.

På bakgrunn av forpliktinga om 50 pst. statleg finansiering i gjeldande avtalar, er midlane til store kollektivprosjekt fordelte slik:

- 768 mill. kr til Fornebu-bananen i Oslo og Akershus
- 980 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 132 mill. kr til Metrobussen i Trondheim
- 190 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Regjeringa vil tilby lokale styresmakter å auke dette tilskotet til 66 pst. under føresetnad om at halvparten av tilskotet går til reduserte bompengar og halvparten til betre kollektivtilbod etter lokal prioritering. Det er sett av 850 mill. kr til dette.

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

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 236,5 mill. kr. Det er foreslått 16,1 mill. kr til konkurransen Smartere transport i Norge. Vidare er det foreslått å løyve 57,2 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering og 14,6 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS.

For å vidareføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten AS for sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått å løyve 856,1 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 2020 som er foreslått fordelt som i dei tre tidlegare åra.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 26,8 mrd. kr til jernbaneformål.

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 26,6 mrd. kr, ein auke på over 1,1 mrd. kr frå saldert budsjett 2019. Løyvinga dekkjer drift av direktoratet, utgifter til planlegging og utgreiingsoppgåver, kjøp av persontransporttenester med tog, kjøp av tenester frå Bane NOR SF for drift og vedlikehald, planlegging og investeringar i infrastruktur og tilskot til den førebelse ordninga for godsoverføring frå veg til jernbane.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve om lag 4 mrd. kr. Regjeringa styrkjer togtilbodet ved m.a. å fase inn ni nye tog, betre nettdekning om bord, fleire avgangar i rushtida og ombygging av sittevogner til vogner med liggestoler.

Det er foreslått å løyve 8,7 mrd. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Til vedlikehald er det sett av 6,4 mrd. kr, inkludert vidareføring av ERTMS-prosjektet. I avtale med Bane NOR er det føreset at minimum 2,2 mrd. kr av dette skal nyttast til fornying av infrastrukturen.

Til planlegging av ny jernbaneinfrastruktur er det foreslått å løyve 1,6 mrd. kr. Midlane går i hovudsak til å vidareføre planlegginga av Inter-City-utbygginga.

Det er foreslått å løyve 11,6 mrd. kr til investeringar i jernbaneinfrastruktur. Forslaget gir rasjonell gjennomføring av dei store, pågåande investeringsprosjekta, og utbygging av ei rekke mindre tiltak på programområda. I tillegg er det sett av midlar til å starte opp IC-prosjektet Kleverud-Sørli på Dovrebanen og delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 95,9 mill. kr. I løyvinga inngår òg tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar.

Kystforvaltning

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

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

Det er foreslått å løyve 45,2 mill. kr for å dekkje utgifter til å setje i verk tiltak mot akutt forurei-

ning og redusere faren for akutt forureining. Vidare omfattar løyvinga midlar til å dekkje utgifter til arbeidet med å etablere miljøtiltak mot kvikksølvforureining frå ubåtvraket U-864 utanfor Fedje i Vestland.

Til nyanlegg og større vedlikehald er det foreslått å løyve 244,3 mill. kr. Ein stor del av løyvinga vil gå til investeringar i navigasjonsinfrastruktur og farleier. Det er planlagd å gjøre ferdig desse farleiprojekta:

- innsegling Ålesund i Møre og Romsdal
- gjennomsegling Hjertøysundet i Møre og Romsdal,
- innsegling Vannavalen i Troms og Finnmark og
- innsegling Farsund i Agder i 2020.

Dei statlege fiskerihamnene skal overførast til fylkeskommunane etter avtale.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 192,5 mill. kr. Innanfor løyvinga er det sett av m.a. 83,9 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, som vil bidra til å redusere vedlikehaldsetterslepet.

Vidare er det foreslått 10,9 mill. kr i tilskot til hamnesamarbeid, 50 mill. kr til tilskot til overføring av gods frå veg til sjø og 51,3 mill. kr til tilskot til investering i effektive og miljøvennlege hamner.

Til drift av Samfunnet Jan Mayen er det foreslått å løyve 55,5 mill. kr. Løyvinga skal dekkje utgiftene til drifta av fellesfunksjonane på Jan Mayen.

Det er foreslått å løyve 27,3 mill. kr til Senter for oljevern og marint miljø.

Posttenester

Etter endringane i regjeringa i 2019 omfattar programområdet no berre posttenester.

Til kjøp av bank- og posttenester er det foreslått å løyve 617,4 mill. kr.

Løyvinga omfattar 83,4 mill. kr til kontrakten med Easy2You AS for omdeling av aviser på laurdagar, 85 mill. kr til halvårseffekten av kjøp av avisomdeling på vekedagar, og 449 mill. kr til statleg kjøp av post- og banktenester frå Posten Norge AS.

2 Andre saker

2.1 Endringar i oppgåvefordelinga og tilskotsordningar mellom forvaltningsnivå

I Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner* er det gjort greie for endringar i oppgåvefordelinga mellom forvaltningsnivåa og overføring av tilskotsordningar. Endringane medfører at oppgaver blir flytta frå staten til fylkeskommunane, og at

øyremerkte tilskot blir innlemma i rammetilskotet over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. Samferdselsdepartementet har i dag oppgaver som blir flytta til fylkeskommunane og tilskot som blir innlemma i rammetilskotet.

Tabell 2.1 viser løyvingar som blir flytta frå Samferdselsdepartementets budsjett til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Tabell 2.1 Oversikt over løyvingar som blir overført

Kap.	Post	Nemning	Mill.kr	Overført til kap.
1311		Tilskot til regionale flyplassar		
	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	16,2	572
1320		Statens vegvesen		
	62	Skredsikring fylkesvegar	796,3	572
	63	Tilskot til gang- og sykkelvegar	81,0	571/572
1360		Kystverket		
	01	Driftsutgifter	0,2	572
	30	Nyanlegg og større vedlikehald	24,0	572
	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	10,1	572

Staten har inngått avtale med tre ikkje-statlege flyplassar om tilskot, som gjeld ut 2020. Fylkeskommunane der desse flyplassane ligg, har fått tilbod om å tre inn i avtalane. Midlar som gjeld drift av Notodden flyplass, skal overførast til Vestfold og Telemark fylkeskommune i 2020. Dei to andre fylkeskommunane ønskjer at Samferdselsdepartementet forvaltar avtalane og midlane ut 2020. Det blir derfor overført 16,2 mill. kr frå kap. 1311, post 71, til kap. 572.

Statleg kjøp av flyruter skal overførast til fylkeskommunane, men det er ikkje lagt opp til slik overføring i 2020.

Innan vegformål vil desse tilskotsordningane bli innlemma:

- tilskot til skredsikring

- tilskot til gang- og sykkelvegar. Ordninga retter seg både mot kommunar og fylkeskommunar og løyvinga blir fordelt med 60 pst. til kap. 571 og 40 pst. til kap. 572.

Vidare blir ansvaret for administrasjon av fylkesvegane (*sams vegadministrasjon*) overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Endringane og avviklinga av sams vegadministrasjon er planlagt lagt fram for Stortinget i eit tillegg til Prop. 1 S (2019–2020).

Den statlege eigarskapen og forvaltningsansvaret for fiskerihamneanlegg skal overførast til dei nye fylkeskommunane, og løyvingane til statlege fiskerihamnetiltak og tilskot til kommunale fiskerihamnetiltak skal overførast til rammetilskotet. Overføringa skal skje ved å inngå avtale med kvar

fylkeskommune. Det blei i august 2019 inngått avtalar med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommunar. Av eit samla beløp på om lag 154,8 mill. kr blir 34,3 mill. kr overført frå kap. 1360 til kap. 572.

Sjå elles omtale under dei ulike programkategoriane og i Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

3 Oppmodingsvedtak

3.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 3.1 gir ein oversikt over oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. I oversikten inngår alle vedtaka frå stortingssesjonen 2018–2019 og dei frå tidlegare sesjonar der rapporteringa ikkje blei avslutta i samband med behandlinga i Stortinget av Prop. 1 S (2018–2019) eller som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 291 S (2018–2019) om Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2017–2018 meinte at ikkje var utkvitterte. Oppfølginga av vedtaka er gjort greie for under. Viss det er ei meir omfattande utgreiing om oppfølginga av vedtaka under det aktuelle programområdet i proposisjonen er det under vist til dette.

I kolonne fire i tabell 3.1 går det fram om Samferdselsdepartementet legg opp til om rapporteringa av oppmodingsvedtaket no blir avslutta eller om departementet òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2021. Rapporteringa på vedtak som inneber at departementet skal leggje

fram ei konkret sak for Stortinget t.d. i proposisjon, stortingsmelding, utgreiing e.l., vil normalt bli avslutta når saka er lagt fram for Stortinget.

Sjølv om det i tabell 3.1 er opplyst at rapporteringa er avslutta, vil det i en del tilfelle kunne vere slik at oppfølginga av alle sider av eit vedtak ikkje er endeleg avslutta. Det kan t.d. gjelde vedtak med oppmoding til regjeringa om å ivareta særlege omsyn i politikktutforminga på eitt område der oppfølginga vil kunne gå over mange år. Stortinget vil i desse tilfella bli halde orientert om den vidare oppfølginga på vanleg måte, gjennom omtale av det relevante politikkområdet i budsjettproposisjonar og andre dokument.

Samferdselsdepartementet viser til at kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 291 S (2018–2019) har understreka at det i nokre tilfelle er nødvendig å fremme forslag om å oppheve oppmodingsvedtaket før rapporteringa kan avsluttast. Departementet har derfor i tråd med dette fremma eit slikt forslag. Sjå forslagsdelen i denne proposisjonen.

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodingsvedtak, ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2018–2019	61	Vurdering av forsøk med hydrogentog i mindre skala	Nei
2018–2019	174	Transportsektoren si rolle som del av totalforsvaret	Ja
2018–2019	176	Oppfølging av intensjonen i oppmodingsvedtak nr. 264 frå sesjonen 2017–2018 (utbygging av Kjevikveien og rv. 9 i Setesdal)	Ja
2018–2019	345	Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregulverket	Nei
2018–2019	705	Redusere bompengane i OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet	Nei
2017–2018	44	Gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr	Ja
2017–2018	391	Miljøbonus for reiarlag i kontrakten med Kystruta	Ja
2017–2018	646	Istandsetting av Tinnosbanen	Nei
2017–2018	662	Utsleppsfri passasjertransport med hurtigbåt	Ja

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodningsvedtak, ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2017–2018	663	Null- eller lågutsleppsteknologi for ferjestrekningar og hurtigbåtar	Ja
2017–2018	673	Internasjonal standard og strategi for landstraum og ladestraum i dei største hamnene	Ja
2017–2018	680	Påskjønningssordning for vedlikehald av fylkesvegnettet	Ja
2017–2018	681	Kartleggje kva for strekningar av fylkes- og riksvegar som er dei viktigaste eksportvegane	Ja
2017–2018	738	Garanti for bompengelån på riksveg	Nei
2016–2017	80	Alternative løysingar for å sende m.a. førehandstemmer	Ja
2016–2017	444	Prøveordning for køyretøy med totalvekt 74 tonn	Ja
2016–2017	838	Overføring av regional vegadministrasjon	Ja
2016–2017	978	Passeringstak eller timesregel for næringstransport	Ja
2016–2017	984	Passeringstak eller timesregel for næringstransport	Ja

3.2 Stortingssesjonen 2018–2019

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

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

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

Som grunnlag for vurdering av en eventuell oppstart av et forsøk med hydrogentog i tråd med Stortingets vedtak, ba Samferdselsdepartementet i tildelingsbrevet for 2019 Jernbanedirektoratet utarbeide en utredning som vurderer kostnader og gjennomførbarhet for et slikt forsøksprosjekt. Mandat og fremdriftsplan for utredningen ble fastsatt våren 2019.

Jernbanedirektoratet er nå i gang med utredningen. I utredningen vurderes gjennomførbarheten av et pilotprosjekt med hydrogentog i Norge, samt kostnader, teknologisk modenhet, kommer-

siell tilgjengelighet, regelverk, praktiske utfordringer, jernbanefaglige forhold og sikkerhet. Videre utredes hvilken ny kunnskap og erfaring forsøksprosjektet potensielt vil kunne gi.

Utredningen er en del av et større pågående prosjekt i Jernbanedirektoratet, kalt «Null-utslippsløsninger For Ikke-elektrifiserte Baner (NULL-FIB)». Prosjektet utreder batteritog og batteridrift med delelektrifisering, samt fremdriftsløsninger med enten biodiesel, biogass eller hydrogen for ikke-elektrifiserte banestrekninger.

Jernbanedirektoratet skal rapportere til Samferdselsdepartementet ved årsskiftet 2019/2020. Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Transportsektoren si rolle som ein del av totalforsvaret

Vedtak 174, 11. desember 2018

«Stortinget ber regjeringen sikre at transportsektorens rolle som en del av totalforsvaret blir hensyntatt i arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 1 S (2018–2019) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019), samt Innst. 13 S (2018–2019).

Høsten 2017 startet Samferdselsdepartementet opp prosjektet «Transport i totalforsvaret». Dette er en del av Totalforsvarsprogrammet som regjeringen har vedtatt. Prosjektet benyttes til å avklare og følge opp Forsvarets behov og forventninger til sivil transport, bl.a. tiltak i *Sivilt beredskapssystem* som omhandler Forsvarets tilgang på sivile transportressurser og sivil transportinfrastruktur og -tjenester. Som en del av dette samarbeidet har departementet bl.a. innhentet en rangert liste over Forsvarets infrastrukturbehov i transportsektoren.

Transportsektoren har videre bidratt i planleggingen og gjennomføringen av større NATO-øvelser som *Trident Juncture* i 2018 og *Trident Jupiter* i 2019. I forbindelse med øvelsene er det inngått samarbeidsavtaler mellom samferdselsetatene og Forsvaret om vertslandsstøtte og liaisonvirksomhet som også skal fungere utenom øvelser. Det er også inngått beredskapskontrakter mellom enkelte kommersielle transportvirksomheter og Forsvaret.

Samferdselsdepartementet og underliggende etater, selskaper og foretak spiller en viktig rolle og bidrar tungt inn i det moderne totalforsvarskonseptet. Transportsektorens støtte til og samarbeid med Forsvaret vil videreføres parallelt med rulleringen av Nasjonal transportplan, og anmodningsvedtaket anses ivaretatt gjennom dette.

Oppfølging av intensjonen i oppmodningsvedtak nr. 264 fra sesjonen 2017–2018 (utbygging av Kjevikveien og rv. 9 i Setesdal)

Vedtak 176, 11. desember 2018

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2020 redegjøre for hvordan intensjonen i anmodningsvedtak nr. 264 fra sesjonen 2017–2018 blir fulgt opp.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 1 S (2018–2019) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019), samt Innst. 13 S (2018–2019).

Vedtak 264 fra sesjonen 2017–2018 ble fattet ved behandlingen av Prop. 1 S (2017–2018), og Samferdselsdepartementet redegjorde i Prop. 1 S (2018–2019) for oppfølgingen av vedtaket. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader, men fattet ved behandlingen 11. desember 2018 anmodningsvedtak 176.

Rv. 9 i Setesdal

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 20–21, har Statens vegvesen i handlingsprogrammet prioritert om lag 300 mill. kr i statlige midler til å utbedre rv. 9 i Setesdal i første seksårsperiode. I tillegg kommer lokale tilskudd på om lag 30 mill. kr. Midlene er forutsatt benyttet til å finansiere utbygging av delstrekningene Bjørnarå–Optestøyl, Besteland–Helle N og Rotemo–Lunden.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Bjørnarå–Optestøyl startet opp i august 2018, og delstrekningen ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. I budsjettforslaget for 2020 er det lagt opp til å videreføre arbeidene med å utbedre rv. 9 med oppstart av arbeidene på delstrekningen Besteland–Helle. Anleggsarbeidene ventes startet opp høsten 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Videreføringen av utbedringen av rv. 9 med delstrekningene Rotemo–Lunden vil bli vurdert i arbeidet med de årlige budsjettene.

Rv. 41/rv. 451 Timenes-Kjevik

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 21, har Statens vegvesen i handlingsprogrammet prioritert om lag 350 mill. kr i statlige midler til å utbedre rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik i perioden 2020–2023. I tillegg er det lagt til grunn 580 mill. kr i bompenger, under forutsetning av at det blir lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Det er utarbeidet reguleringsplan for rv. 41 Timenes–Kjevik. På grunn av enkelte uavklarte forhold er reguleringsplanen ennå ikke sendt Kristiansand kommune for behandling. I forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen er det foretatt nye kostnadsberegninger av prosjektet. Disse viser at kostnadene har økt i forhold til det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram.

Det foreligger i dag ikke et lokalpolitisk initiativ til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det derfor satt i gang et arbeid med å finne enklere og rimeligere løsninger.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

Administrative sanksjoner ved brot på kabotasjeregulverket

Vedtak 345, 18 desember 2018

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

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

Siden det i anmodningsvedtaket viser til administrative reaksjoner, har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at Stortinget ønsker vurdert muligheten for å innføre overtredelsesgebyr og ikke forenklet forelegg som er en strafferettslig reaksjon.

For bl.a. å følge opp anmodningsvedtaket har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet utarbeide et høringsnotat med forslag til nødvendige lov- og forskriftsendringer for økt bruk av overtredelsesgebyr på vegtrafikkområdet, bl.a. kabotasjeovertredelser.

Statens vegvesen har sendt på høring et forslag til endringer i yrkestransportloven som skal gi kontrollmyndighetene hjemmel for å holde tilbake kjøretøy inntil bøter og gebyrer er betalt eller betalingsgaranti er gitt. Vegtrafikkloven har en slik hjemmel i dag, men det foreslås noen endringer i denne bestemmelsen i høringsforslaget. Forslaget skal sikre effektivitet i innfordringen av bøter og gebyrer. Høringsfristen var 1. september 2019.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

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

Vedtak 705, 21. juni 2019

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

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

I tråd med regjeringspartienes bompengeaftale skal tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene økes til om lag 1 400 mill. kr per år. Det foreslås i 2020 å bevilge 1 400 mill. kr på kap. 1320, post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Av avtalen går det frem at regjeringen vil prioritere reduserte bompenger i prosjektet rv.3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. I dette prosjektet er det lagt opp til innkreving i bommer på dagens vei/sideveier. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen og Nye Veier AS vurdere mulighetene for å fjerne bommer på sideveiene i alle eksisterende prosjekter. Vurderingene vil gi et grunnlag for å vurdere innretningen av tilskuddet i 2021, også for prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet er aktuelt for tildeling av økte tilskuddsmidler som følge av dette fra 2021 utover det som allerede er gitt i tilsagn til prosjektet over kap. 1320, post 73. Det vises til omtale i del II under veiformål.

3.3 Stortingssesjonen 2017–2018

Gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr

Vedtak nr. 44, 4 desember 2017

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 4 slik at det er den enkelte kommune som kan bestemme gebyrets størrelse.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av nasjonalbudsjettet 2018 og forslaget til statsbudsjett for 2018, jf. Innst. 2 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det vurderte saken og ville komme tilbake til den på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Departementet redegjorde i Prop. 17 S (2018–2019) *Endringer i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet* for hvorfor det mener at det ikke er grunnlag for at kommunene selv skal kunne fastsette satsen for piggdekkgebyrets størrelse, og at regjeringen derfor ikke kunne anbefale en løsning som Stortinget ba om. Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen sluttet i

Innst. 111 S (2018–2019) seg til denne konklusjonen. I Innst. 291 S (2018–2019) kvitterte kontroll- og konstitusjonskomiteen ut vedtaket.

Miljøbonus for reiarlag i kontrakten om Kystruta

Vedtak nr. 391, 20. desember 2017

«Stortinget ber regjeringen forhandle fram ei avtale om miljøbonus der rederi kan bli kompensert for kvart tonn CO₂ som vert redusert utover krava i anbodet i løpet av kontraktperioden, etter at kontrakt med operatøren(ane) i Kystruta er inngått.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket er representantforslag frå stortingsrepresentantane Else-May Botten, Sverre Myrli, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Åsmund Aukrust og Hege Haukeland Liadal om å leggje strengare miljøkrav til grunn i anskaffinga av kystruta Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030, jf. Dokument 8:72 S (2017–2018) og Innst. 95 S (2017–2018), og representantforslag frå stortingsrepresentantane Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Solfrid Lerbekk og Torgeir Knag Fylkesnes om å endre anbodet på kystruta Bergen–Kirkenes, jf. Dokument 8:73 S (2017–2018) og Innst. 95 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det ville følgje opp oppmodingsvedtaket overfor dei to leverandørane av sjøtransporttenester på kystruta Bergen–Kirkenes innanfor rammene av anskaffingsregelverket og statsstøtteregelverket og kome tilbake til saka på eigna måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Samferdselsdepartementet tildelte 23. mars 2018 kontraktar om å levere sjøtransporttenester på kystruta Bergen–Kirkenes til Hurtigruten AS og Havila Holding AS. Etter kontraktsinngåinga har departementet undersøkt rammene i anskaffings- og statsstøtteregelverket og hatt dialog med leverandørane om innretninga av ein mogeleg miljøbonus og potensialet for å utløyse ytterlegare klima- og miljøtiltak på kystrutestrekninga. Innanfor dei rettslege rammene kan staten berre gi støtte til investeringar i tiltak der støtta er utløysande for gjennomføringa av tiltaket. Vidare er det ei avgrensing for støttedelen av investeringskostnaden og det samla støttebeløpet. Etter statsstøttereglane er det derfor ikkje mogeleg å opprette ein miljøbonus der leverandørane kan bli kompensert for kvart tonn CO₂ som blir redusert ut over krava i kontraktane.

Begge leverandørane har fått tilskot frå Enova sine ordningar og NO_x-fondet til m.a. LNG-motorar og batteripakkar. Ein miljøbonus til kystruteleverandørane vil gi lite høve til fleire klima- og miljøtiltak enn det som allereie er mogeleg med eksisterande ordningar. Dialogen med kystruteleverandørane talar òg for at andre tilskotsordningar vil vere meir treffsikre og effektive.

Samferdselsdepartementet har derfor kome til at dei eksisterande ordningane til Enova gir tilstrekkelege insentiv til klima- og miljøtiltak langs kystruta, og at det ikkje er formålstenleg å opprette ein eigen miljøbonus til kystruteleverandørane.

På denne bakgrunn fremmer Samferdselsdepartementet eit opphevingsvedtak for dette vedtaket, jf. forslag til romartalsvedtak.

Istandsetting av Tinnosbanen

Vedtak nr. 646, 24. april 2018

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

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantane Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv Mossleth om å utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer, jf. Dokument 8:125 S (2017–2018) og Innst. 224 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde bestilt en utredning fra Jernbanedirektoratet og ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Utredningen som Samferdselsdepartementet bestilte fra Jernbanedirektoratet i 2018, vil bli ferdig i løpet av 2019. Departementet vil deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Utsleppsfri passasjertransport med hurtigbåt

Vedtak nr. 662, 3. mai 2018

«Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak for å få passasjertransporten på hurtigbåt utslippsfri,

basert på hydrogen- eller el-batteriteknologi. Regjeringen bes om å følge opp fylkeskommunenes rolle som innkjøper av disse transporttjenester med nødvendig kompetanse og incentiver.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2013 – norsk omstilling i europeisk samarbeid*, jf. Innst. 253 S (2017–2018), og representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra og Torgeir Knag Fylkesnes om å gjennomføre Stortingets mål i klimaforliket om å kutte norske klimagassutslipp frem mot 2020, jf. Dokument 8:16 S (2017–2018) og Innst. 253 S (2017–2018)

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at anmodningsvedtaket ville vurderes i arbeidet med en plan for fossilfri kollektivtrafikk. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Regjeringen la i juli 2019 frem *Plan for fossilfri kollektivtrafikk innen 2025*. I planen varsler regjeringen bl.a. at den vil videreføre satsingen på lav- og nullutslippsteknologi for busser, ferjer og hurtigbåter, vurdere krav til fossilfri kollektivtrafikk, samt legge til rette for effektive anskaffelser av fossilfri kollektivtrafikk. Planen skal gi forutsigbarhet og redusere risikoen forbundet med investeringer i fossilfri kollektivtrafikk. Regjeringen har gjennom den nye planen varslet tiltak som gir kompetanse og incentiver til fylkeskommunene som innkjøpere av hydrogen- og batterielektriske ferjer. Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

Null- eller lågutsleppsteknologi for ferjestrekninger og hurtigbåtar

Vedtak nr. 663, 3. mai 2018

«Stortinget ber regjeringen sikre, gjennom krav og/eller støtteordninger, at fergestrekninger og hurtigbåter på offentlig anbud benytter null- eller lavutslippsteknologi, der det ligger til rette for det.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2013 – norsk omstilling i europeisk samarbeid*, jf. Innst. 253 S (2017–2018), og representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra og Torgeir Knag Fylkesnes om å gjennomføre Stortingets mål i klimaforliket om å kutte norske

klimagassutslipp frem mot 2020, jf. Dokument 8:16 S (2017–2018) og Innst. 253 S (2017–2018)

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2018–2019) at anmodningsvedtaket ville vurderes i arbeidet med en plan for fossilfri kollektivtrafikk. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Regjeringen la i juli 2019 frem *Plan for fossilfri kollektivtrafikk innen 2025*. I planen varsler regjeringen bl.a. at den vil videreføre satsingen på lav- og nullutslippsteknologi for busser, ferjer og hurtigbåter, vurdere krav til fossilfri kollektivtrafikk, samt legge til rette for effektive anskaffelser av fossilfri kollektivtrafikk. Planen skal gi forutsigbarhet og redusere risikoen forbundet med investeringer i fossilfri kollektivtrafikk. Regjeringen har gjennom den nye planen varslet tiltak for at ferjestrekninger og hurtigbåter på offentlig anbud skal benytte null- eller lavutslippsteknologi, der det ligger til rette for det. Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

Internasjonal standard og strategi for landstrøm og ladestram i dei største hamnene

Vedtak nr. 673, 3. mai 2018

«Stortinget ber regjeringen arbeide for en internasjonal standard og etablere en strategi for landstrøm og ladestram i de største havnene og cruisehavnene i Norge innen 2025. Dette inkluderer en felles standard for klima- og miljøkrav i norske havner.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid*, jf. Innst. 253 S (2017–2018), og representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra og Torgeir Krag Fylkesnes om å gjennomføre Stortingets mål i klimaforliket om å kutte norske klimagassutslipp frem mot 2020, jf. Dokument 8:16 S (2017–2018) og Innst. 253 S (2017–2018).

Olje- og energidepartementet opplyste i Prop. 1 S (2018–2019) at anmodningsvedtaket ville bli fulgt opp i samarbeid med andre departementer og lagt frem for Stortinget på egnet måte. Ansvar for oppfølgingen av vedtaket er senere overført til Samferdselsdepartementet.

Internasjonal standard for alternative drivstoff er etablert gjennom EUs direktiv for alternative drivstoff (direktiv 2014/94 EU). Samferdselsdepartementet arbeider med å implementere kra-

vene i direktivet og vil forskriftsfeste kravene til standarder og brukerinformasjon.

Regjeringa la i juli 2019 frem *Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff*. I planen går det gjennom dagens infrastruktur for alternative drivstoff, drøftes virkemidler for å fremme utbygging av slik infrastruktur og presenteres aktuelle tiltak. Planen legger vekt på at tilstrekkelig infrastruktur for alternative drivstoff er en forutsetning for å lykkes med å fase inn lav- og nullutlippsteknologi i transportsektoren og å nå målene for kutt i klimagassutslippene.

Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

Påskjønningsordning for vedlikehold av fylkesvegnettet

Vedtak nr. 680, 3. mai 2018

«Stortinget ber regjeringa om å utgreie ei påskjønningsordning i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Ivar Odnes og Willfred Nordlund om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet, jf. Dokument 8:119 S (2017–2018) og Innst. 241 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det vurderte oppfølginga av vedtaket og ville komme tilbake til saken på eigna måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Fylkesveg er ofte start og endepunkt for næringstransport. Vegar med særleg stor næringstransport er av nasjonal interesse. Samferdselsdepartementet foreslår derfor å løyve 100 mill. kr til å etablere ei tilskotsordning til fylkesvegar i 2020. Ordninga skal stimulere til opprusting av fylkesvegar som er viktige for næringstransport. Sjå omtale under programkategori 21.30 Vei-formål.

Kartleggje kva for strekningar av fylkes- og riksvegar som er dei viktigaste eksportvegane

Vedtak nr. 681, 3. mai 2018

«Stortinget ber regjeringa i samband med rullering av Nasjonal transportplan, å kartleggje kva strekningar av fylkesvegane og riksvegane som er

dei viktigaste eksportvegane, og i denne forbindelse vurdere korleis viktige eksportvegar betre kan opprustast til å dekkje næringslivet sitt behov.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Ivar Odnes og Willfred Nordlund om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet, jf. Dokument 8:119 S (2017–2018) og Innst. 241 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det ville gi transportverksemdene (Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen) eit felles oppdrag om å utarbeide eit grunnlagsmateriale for rullering av Nasjonal transportplan. Kartlegging av viktige eksportvegar og vurdere tiltak for opprusting av desse ville vere ein del av dette oppdraget. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

I Innst. 291 S (2018–2019) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at komiteen ventar på dette oppdraget før vedtaket kan kvitterast ut.

Samferdselsdepartementet gav i mars 2019 transportverksemdene i oppdrag å identifisere strekningane som har mest å seie for næringslivet sine transportar på riks- og fylkesvegar, sjø, jernbane og med fly, og at dette må gjerast med utgangspunkt i transportvolum, varetypar, innlands eller utanlands destinasjon og framførings- tid for varene. Verksemdene leverte sitt svar på oppdraget 13. september 2019. Dette er ein del av grunnlagsmaterialet til arbeidet med ny nasjonal transportplan. Departementet meiner oppmødingsvedtaket med dette er følgt opp.

Garanti for bompengelån på riksveg

Vedtak nr. 738, 15. mai 2018

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

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantane Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån, jf. Dokument 8:151 S (2017–2018) og Innst. 268 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det vurderer oppfølgingen av

vedtaket og ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader.

Samferdselsdepartementet har sammen med andre berørte departementer vurdert spørsmål knyttet til omfanget av fylkeskommunale og kommunale garantier for bompengelån, bl.a. alternative tiltak for å begrense garantiansvaret. Konsulentselskapet PricewaterhouseCoopers ble også engasjert for å utrede flere spørsmål knyttet til dette. Rapporten fra PricewaterhouseCoopers ble ferdig i mai 2019. Samferdselsdepartementet vurderer ennå oppfølgingen av vedtaket og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

3.4 Stortingssesjonen 2016–2017

Alternative løsninger for å sende bl.a. forhåndsstemmer

Vedtak nr. 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 for 2018.»

Anmodningsvedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, jf. Innst. 76 S (2016–2017).

Vedtaket er fulgt opp på ulike tidspunkt. Den delen som gjelder:

- medisiner og aviser ble fulgt opp i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 472 S (2016–2017)
- biologiske preparater ble fulgt opp gjennom Sykehusinnkjøp HF sitt kjøp av transporttjenester fra 1. januar 2018, jf. omtale i Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2017–2018), jf. også Prop. 1 S (2017–2018) for Helse- og omsorgsdepartementet og Innst. 11 S (2017–2018).

For forhåndsstemmer opplyste Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2017–2018) at på grunn av omleggingen til én brevstrøm ville Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet vurdere løsninger for valget 2019, og at regjeringen på egnet måte vil komme tilbake til Stortinget. Transport- og kommunikasjonskomiteen

hadde ikke merknader til dette i Innst. 13 S (2017–2018).

I Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, opplyste Samferdselsdepartementet at valgmyndighetene har vurdert at det er behov for å finne en løsning utenom den ordinære brevstrømmen for et begrenset antall forhåndsstemmer som sendes de to siste ukedagene før valgdagen, og at Valgdirektoratet har startet en anskaffelsesprosess for å sikre sending av disse forhåndsstemmene. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 416 S (2018–2019) ikke merknader.

En avtale om sending av forhåndsstemmer ble inngått sommeren 2019. Bruken av avtalen vil bli evaluert som en del av evalueringen av gjennomføringen av valget i 2019, slik at Valgdirektoratet kan finne gode løsninger for å sende forhåndsstemmer også ved fremtidige valg.

Prøveordning for kjøretøy med totalvekt inntil 74 tonn

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).

I Prop. 1 S (2018–2019) viste Samferdselsdepartementet til at departementet i Prop. 1 S (2017–2018) opplyste at Statens vegvesen i 2017/2018 gjennomførte forarbeid og vurderinger rundt prøveordningen. Det var lagt til grunn at prøveordningen kun skulle omfatte tømmervogntog og ikke vogntog generelt. Det ble videre bl.a. opplyst at Statens vegvesen samarbeidet med skog- og trenæringen om å forberede prøveordningen. Det var lagt opp til at prøveordningen gjennomføres i Hedmark, og at det ble tatt sikte på at den kan komme i gang i 2019. Videre viste departementet til at det ville komme tilbake til Stortinget når prøveperioden er gjennomført, noe transport- og kommunikasjonskomiteen ikke hadde merknader til i Innst. 13 S (2017–2018).

I 2019 har Statens vegvesen arbeidet videre med innretningen av prøveordningen.

Prøveordningen vil omfatte veier i et område på inntil åtte kommuner i Hedmark. Riksveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier vil bli berørt. Prøveordningen vil omfatte et fåtall kjøretøyer som må tilpasses den økte totalvekten. I til-

legg til kjøretøyer med 74 tonn tillatt totalvekt er det aktuelt å åpne for kombinasjoner av bil og tilhenger som innebærer totalvekt på mellom 60 og 74 tonn.

Før prøveordningen startes opp må det bl.a. gjennomføres kontroll av samtlige bruer. Det skal også fastsettes hvilket veinett og strekninger som skal inngå, og det vil kreves aksept fra veieierne. Det må videre inngås avtaler med transportører, anskaffes kjøretøyer og fastsettes vilkår for deltakelse i prøveordningen. Det må dessuten utarbeides opplegg for måling av veislitasje og belastning av veiene som inngår i ordningen.

Aktivitetene foregår mest mulig parallelt, men kontroll og gjennomgang av samtlige bruer må være gjennomført før veistrekninger fastsettes. Videre kan avtaler med transportører, anskaffelse av kjøretøyer og endelig fastsettelse av vilkår for deltagelse først skje når transportørene vet hvilket veinett de kan kjøre på.

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

Overføring av regional vegadministrasjon

Vedtak nr. 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).

I Prop. 1 S (2018–2019) viste Samferdselsdepartementet til at vedtaket tidligere var omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018). Videre opplyste Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2018–2019) at regjeringen, i avveining mellom ulike hensyn, hadde konkludert med at den del av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene. En forutsetning var at det ble 11 fylker. Videre opplyste departementet at regjeringen tok sikte på at overføringen skjer 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021, men tidspunkt måtte fastsettes endelig når opplegg og tidsplan for arbeidet med avtale om overføring av ansatte er klarlagt. Flertallet i trans-

port- og kommunikasjonskomiteen hadde ingen merknader, jf. Innst. 13 S (2018–2019).

Ved behandlingen av Meld. St. 7 (2017–2018) *Anmodnings- og utredningsvedtak i sesjonen 2016–2017*, uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 275 S (2017–2018) at den registrerer at regjeringen tar sikte på å overføre regional veiadministrasjon fra Statens vegvesen til regionalt nivå, og opprettholder anmodningsvedtaket i påvente av iverksettelse.

I kommuneproposisjonen for 2020, jf. Prop. 113 S (2018–2019), jf. Innst. 405 S (2018–2019), opplyses at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesvei i sin helhet skal overføres til fylkeskommunene. Stortinget hadde ikke hatt merknader til dette. Regjeringen arbeider ut fra at overføringen gjennomføres fra 1. januar 2020. Departementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Passeringstak eller timesregel for næringstransport

Vedtak nr. 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 bompengereordningen*, jf. Innst. 470 S (2016–2017).

I Prop. 1 S (2018–2019) viste Samferdselsdepartementet til at oppfølging av vedtaket tidligere var omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018), der det gikk fram at regjeringen ville vurdere opplegg for å samordne ordninger med passeringstak eller timesregel for deler av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal og bomringen i Kristiansand. Samferdselsdepartementet ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2017–2018) ingen merknader.

Videre gikk det frem at ved behandlingen av Meld. St. 7 (2017–2018) *Anmodnings- og utredningsvedtak i sesjonen 2016–2017*, viste kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 275 S (2017–2018) til departementets uttalelse om at det ville komme tilbake til spørsmålet på egnet måte og avventer tilbakemeldingen før anmodningsvedtaket kan kvitteres ut.

Samferdselsdepartementet opplyste også i Prop. 1 S (2018–2019) at det ville komme tilbake

til saken på egnet måte, noe transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 13 S (2018–2019) ikke hadde merknader til.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget med vurderinger av mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bompengeprojekter i området, for næringstransport som får urimelig høy bompengebelastning. Det vil ikke være mulig å innføre et ev. passeringstak eller timesregel før bompengeneinnkrevningen på strekningen E39 Kristiansand vest–Lyngdal starter opp. Dette er ventet å skje i 2022. Departementet anser med dette at anmodningsvedtaket er ivarettatt.

Passeringstak eller timesregel for næringstransport
Vedtak nr. 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).

I Prop. 1 S (2018–2019) viste Samferdselsdepartementet til at oppfølging av vedtaket tidligere

var omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018) der det gikk fram at regjeringen ville vurdere opplegg for å samordne ordninger med passeringstak eller timesregel for deler av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal og bomringen i Kristiansand. Samferdselsdepartementet ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2017–2018) ingen merknader.

Videre gikk det frem at ved behandlingen av Meld. St. 7 (2017–2018) *Anmodnings- og utredningsvedtak i sesjonen 2016–2017*, viste kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 275 S (2017–2018) til departementets uttalelse om at det ville komme tilbake til spørsmålet på egnet måte og avventer tilbakemeldingen før anmodningsvedtaket kan kvitteres ut.

Samferdselsdepartementet opplyste også i Prop. 1 S (2018–2019) at det ville komme tilbake til saken på egnet måte, noe transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 13 S (2018–2019) ikke hadde merknader til.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget med vurderinger av mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bompengeprojekter i området, for næringstransport som får urimelig høy bompengebelastning. Det vil ikke være mulig å innføre et ev. passeringstak eller timesregel før bompengeneinnkrevningen på strekningen E39 Kristiansand vest–Lyngdal starter opp. Dette er ventet å skje i 2022. Departementet anser med dette at anmodningsvedtaket er ivarettatt.

4 Oversikt over budsjettforslaget mv.

4.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

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

Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	297 484	319 011	285 200	-10,6
1301	Forskning og utvikling mv.	178 517	195 000	159 400	-18,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>476 001</i>	<i>514 011</i>	<i>444 600</i>	<i>-13,5</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	635 702	717 400	718 100	0,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	38 489	45 000	29 800	-33,8
1313	Luftfartstilsynet	230 021	229 900	245 500	6,8
1314	Statens havarikommisjon for transport	74 964	76 700	84 900	10,7
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>979 176</i>	<i>1 069 000</i>	<i>1 078 300</i>	<i>0,9</i>
	Veiformål				
1320	Statens vegvesen	30 168 894	31 433 800	32 358 500	2,9
1321	Nye Veier AS	5 278 800	5 431 900	5 605 700	3,2
1323	Vegtilsynet	18 781	19 000	19 200	1,1
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>35 466 475</i>	<i>36 884 700</i>	<i>37 983 400</i>	<i>3,0</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	3 193 068	4 028 000	5 901 000	46,5
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>3 193 068</i>	<i>4 028 000</i>	<i>5 901 000</i>	<i>46,5</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
	Jernbaneformål				
1352	Jernbanedirektoratet	22 752 255	25 437 000	26 576 600	4,5
1353	Vygruppen AS		490 300		-100,0
1354	Statens jernbanetilsyn	93 149	94 100	95 900	1,9
1357	Mantena AS		390 400	109 100	-72,1
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>22 845 404</i>	<i>26 411 800</i>	<i>26 781 600</i>	<i>1,4</i>
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket	2 410 575	2 613 600	2 532 800	-3,1
1361	Samfunnet Jan Mayen	53 480	59 700	55 500	-7,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 300	27 300	27 300	0,0
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>2 491 355</i>	<i>2 700 600</i>	<i>2 615 600</i>	<i>-3,1</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>65 451 479</i>	<i>71 608 111</i>	<i>74 804 500</i>	<i>4,5</i>
	Posttjenester				
1370	Posttjenester	619 121	617 400	617 400	0,0
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	457 840	773 750		-100,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>1 076 961</i>	<i>1 391 150</i>	<i>617 400</i>	<i>-55,6</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>1 076 961</i>	<i>1 391 150</i>	<i>617 400</i>	<i>-55,6</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>66 528 440</i>	<i>72 999 261</i>	<i>75 421 900</i>	<i>3,3</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	3 258	2 700	500	-81,5
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>3 258</i>	<i>2 700</i>	<i>500</i>	<i>-81,5</i>
	Luftfartsformål				
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	138 291	141 100	148 500	5,2
5619	Renter av lån til Avinor AS	39 713	30 300	22 200	-26,7
5622	Aksjer i Avinor AS	249 700	512 500	208 000	-59,4
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>872 074</i>	<i>1 128 300</i>	<i>823 100</i>	<i>-27,0</i>
	Veiformål				
4320	Statens vegvesen	837 546	831 700	855 700	2,9
4322	Svinesundsforbindelsen AS	85 000	80 000	104 000	30,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	2 979	3 000	2 000	-33,3
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>925 525</i>	<i>914 700</i>	<i>961 700</i>	<i>5,1</i>
	Særskilte transporttiltak				
4330	Særskilte transporttiltak	13 900	14 200	14 600	2,8
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>2 066 900</i>	<i>2 067 200</i>	<i>2 067 600</i>	<i>0,0</i>
	Jernbaneformål				
4352	Jernbanedirektoratet	114 073	98 600	3 800	-96,1
4354	Statens jernbanetilsyn	15 013	14 700	15 200	3,4
5611	Aksjer i Vygruppen AS	315 000	225 000	185 000	-17,8
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>444 086</i>	<i>338 300</i>	<i>204 000</i>	<i>-39,7</i>
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket	23 766	12 300	12 700	3,3
4361	Samfunnet Jan Mayen	6 891	6 100	6 300	3,3
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	841 853	798 000	814 500	2,1
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>872 510</i>	<i>816 400</i>	<i>833 500</i>	<i>2,1</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>5 184 353</i>	<i>5 267 600</i>	<i>4 890 400</i>	<i>-7,2</i>
	Posttjenester				
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	3 610	600		-100,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>3 610</i>	<i>600</i>		<i>-100,0</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>3 610</i>	<i>600</i>		<i>-100,0</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>5 187 963</i>	<i>5 268 200</i>	<i>4 890 400</i>	<i>-7,2</i>

4.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

Tabell 4.1 viser dei postane utanom postgruppe 30–49 som i 2019 har stikkordet «kan overførast».

I tabellen er ikkje postar på kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit med, fordi ansvaret for elektronisk kommunikasjon blei flytta til Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2019.

Tabell 4.1 Postar utanom postgruppe 30–40 med stikkordet «kan overførast»

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2019	Forslag 2020
1301	50	Samferdselsforskning	0	144 900
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	0	718 100
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	0	29 800
1320	22	Drift og vedlikehald av riksvegar ¹	228 000	6 431 800
1320	28	Trafikant- og køyretøytilsyn	0	2 214 600
1320	29	OPS-prosjekt	29 758	1 212 000
1320	62	Skredsikring fylkesvegar ²	461 383	-
1320	63	Tilskot til gang- og sykkelvegar ²	147 156	-
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	58 658	1 487 900
1330	60	Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	31 817	236 500
1330	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda ³	402 250	-
1330	63	Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt	479 437	2 070 000
1330	64	Belønningsmidlar til bymiljøavtalar og byvekstavtalar ³	0	-
1330	65	Konkurransen Smartare transport	0	16 100
1330	76	Reiseplanleggar og elektronisk billettering	22 220	57 200
1352	21	Spesielle driftsutgifter – planar og utgreiingar	54 465	248 700
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	292 709	4 024 200
1352	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald	0	8 677 500
1352	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringar	0	1 602 900
1352	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar	522 118	11 569 700
1360	21	Spesielle driftsutgifter	28 373	45 200
1360	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	42 100	33 300
1360	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø	87 269	50 000
1360	73	Tilskot til effektive og miljøvennlege hamner	0	51 300
1370	70	Kjøp av post- og banktenester	0	617 400

¹ På grunn av endra poststruktur på kap. 1320 Statens vegvesen, blei overført beløp frå 2018 til 2019 på post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., fordelt på postane 01 Driftsutgifter og 22 Drift og vedlikehald av riksvegar.

² Postane 62 Skredsikring riksvegar, og post 63 Tilskot til gang- og sykkelvegar, på kap. 1320 Statens vegvesen, inngår frå 2020 i rammetilskotet over Kommunal- moderniseringsdepartementets budsjett.

³ Postane 61 Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda, og post 64 Belønningsmidlar i bymiljøavtalar, inngår frå 2020 i ein ny post, post 66 Belønningsmidlar til tilskotsordningar i byområda.

4.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2019

Tabell 4.2 og 4.3 viser løyvingsendringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2019.

Tabell 4.2 Endring i utgifter fordelt på kapittel

							(i 1000 kr)
Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2019	Endring	Revidert budsjett	
1300	01	57	236	194 811	-8 900	185 911	
1300	70	57	236	42 000	-14 500	27 500	
1300	71	114	391	69 000	2 500	71 500	
1300	75	57	236	7 100	-7 100	0	
1301	21	57	236	16 000	-1 700	14 300	
1301	50	57	236	179 000	-29 050	149 950	
1320	01	114	391	4 334 900	290 500	4 625 400	
1320	22	114	391	6 631 800	-356 500	6 275 300	
1320	28	114	391	2 179 500	-110 000	2 069 500	
1320	29	114	391	1 631 400	-430 000	1 201 400	
1320	30	114	391	12 555 200	910 000	13 465 200	
1320	31	114	391	1 043 400	-180 000	863 400	
1320	73	114	391	531 400	200 000	731 400	
1352	01	114	391	468 500	-109 700	358 800	
1352	71	114	391	8 423 500	263 500	8 687 000	
1352	72	114	391	2 153 000	-511 000	1 642 000	
1352	73	114	391	9 988 700	101 000	10 089 700	
1352	75	114	391	0	60 000	60 000	
1360	30	114	391	378 500	38 000	416 500	
1360	34	114	391	25 200	-25 200	0	
1360	72	114	391	77 400	-77 400	0	
1380	01	57	236	224 600	-224 600	0	
1380	45	57	236	16 400	-16 400	0	
1380	70	57	236	183 000	-183 000	0	
1380	71	57	236	199 750	-199 750	0	
1380	72	57	236	150 000	-150 000	0	

Tabell 4.3 Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2019	Endring	Revidert budsjett
4300	01	57	236	2 700	-2 200	500 000
4352	01	114	391	98 600	-96 200	2 400
4380	01	57	236	600	-600	0
5577	75	57	236	243 400	-243 400	0
5611	85	114	391	225 000	8 000	233 000
5622	85	114	391	512 500	72 400	584 900

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1300	Samferdselsdepartementet	297 484	319 011	285 200	-10,6
1301	Forskning og utvikling mv.	178 517	195 000	159 400	-18,3
	Sum kategori 21.10	476 001	514 011	444 600	-13,5

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4300	Samferdselsdepartementet	3 258	2 700	500	-81,5
	Sum kategori 21.10	3 258	2 700	500	-81,5

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 444,6 mill. kr i utgifter og 500 000 kr i inntekter. Forslaget til bevilgninger både på utgifts- og inntektssiden er redusert fra saldert budsjett 2019 på grunn av endringer i departementsstrukturen og overføring av ansvaret for elektronisk kommunikasjon fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Det foreslås 184,8 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 28,4 mill. kr til kontingenter mv.

til internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 69 mill. kr og til samferdselsberedskap foreslås 3 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 159,4 mill. kr. Bevilgningen til samferdselsforskning, som er på 144,9 mill. kr, vil gå til transportforskning og Pilot-T.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene gitt ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017), og i andre proposisjoner og meldinger bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. 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 bevilningene som stilles til disposisjon til ulike formål og til underliggende etater. Rapportering og prioriteringer for sektorene går fram av omtalene for de ulike fagområdene og øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

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

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	186 991	194 811	184 800
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	39 278	42 000	28 400
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	61 493	69 000	69 000
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 622	3 000	3 000
75	Tilskudd til Norsk Teknisk Museum	7 100	7 100	
76	Tilbakebetaling NELS-samarbeidet		3 100	
	Sum kap. 1300	297 484	319 011	285 200

Ved behandlingen av Prop. 57 S (2018–2019) om endringer i statsbudsjettet 2019 under bl.a. Samferdselsdepartementet og Innst. 236 S (2018–2019), ble kap. 1300, postene 01, 70 og 75 redusert med hhv. 8,9, 14,5 og 7,1 mill. kr. Videre ble kap. 1300, post 71 økt med 2,5 mill. kr ved behandlingen av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Innst. 491 S (2018–2019).

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 184,8 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet som er en reduksjon på 10 mill. kr fra saldert budsjett 2019. Endringen gjelder i hovedsak overføring av 11 årsverk til Kommunal- og moderniseringsdepartementet knyttet til Samferdselsdepartementets arbeid med elektronisk kommunikasjon.

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.

Det ble i 2018 satt ned et ekspertutvalg for å kartlegge og analysere implikasjonene av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur. Rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* ble avgitt i 2019 og sendt på offentlig

høring. Rapporten inngår som en del av det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 28,4 mill. kr som er en reduksjon på 13,6 mill. kr fra saldert budsjett 2019. Overføringen av ansvaret for Samferdselsdepartementets arbeid med elektronisk kommunikasjon medfører at ansvaret for medlemskapet i Den internasjonale teleunion (ITU), Det europeiske nettverks- og sikkerhetsbyrået (ENISA) og Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT) er overført til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

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

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

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

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). Samferdselsdepartementet er ett av flere departementer som finansierer Norges andel.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 69 mill. kr som er en nominell videreføring av tilskuddene for 2019.

Bevilgningen for 2020 foreslås fordelt med 55 mill. kr til Trygg Trafikk, 3,55 mill. kr til Syklistenes Landsforening, 2,5 mill. kr til ITS Norge, 1,5 mill. kr til Norsk elbilforening, 1 mill. kr til Norsk Hydrogenforum og 450 000 kr til Transportøkonomisk institutt for revisjon av «Trafikksikkerhetshåndboken». Videre foreslås det 4 mill. kr til tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune».

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

samt folkeopplysning knyttet til risikoatferd og bruk av sikkerhetsutstyr.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer gjennom statstilskudd og andre tilskudd, i tillegg til egne inntekter.

Tilskuddet til Trygg Trafikk i 2018 bidro bl.a. til å videreføre satsingen på økt sikkerhet for ungdom og myke trafikanter, styrke rollen som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge, samt være tydelige i rollen som pådriver og veileder, særlig overfor kommunesektoren. 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 2020 prioritere satsingen på å styrke trafikkopplæringen i barnehage og skole, forsterke innsatsen i godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune», samt utvikle og sette i gang målrettede tiltak rettet mot risikoatferd og risikogrupper. Tilskuddet for 2020 vil utgjøre om lag 52 pst. av Trygg Trafikks inntekter.

Syklistenes Landsforening er en ideell landsomfattende medlemsforening. Foreningen skal bl.a. arbeide for økt trafikksikkerhet for syklister. Dette arbeidet retter seg mot ulike målgrupper. Foreningen er bl.a. et informasjons- og rådgivings-senter for syklister, kommuner, bedrifter og skoler.

Regjeringen har som mål å få flere til å sykle. For å kunne oppnå dette må sykling oppleves som trygt. Økt sikkerhet og opplevd trygghet gir grunnlag for at flere velger sykkel som transportmiddel. Ikke minst gjelder dette i bytrafikk. Det er også viktig å legge til rette for trygge skoleveier slik at flere barn og unge kan sykle til skolen. I arbeidet med å nå målet om å få flere til å sykle spiller Syklistenes Landsforening en viktig rolle og kan med sin kompetanse om bl.a. trafikksikkerhet gi faglige innspill til myndighetene. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

I 2018 arrangerte Syklistenes Landsforening Den nasjonale sykkelkonferansen der hovedtema var sykkelens rolle i dagens transportsystem, og der sikkerhet for syklister også var et viktig tema. Etter initiativ fra Syklistenes Landsforening, NAF, Trygg Trafikk og Norges Cycleforbund ble det i 2018 satt i gang et forprosjekt for å etablere *sykkeldyktig.no*. Målet er å etablere en nettside som bl.a. skal inspirere, motivere og hjelpe lærere til å undervise i sykkelferdigheter, trafikkforståelse og trafikksikkerhet. Foreningen gjennomførte også flere kampanjer rettet mot ulike målgrupper, som

«Synlig syklist», og «Sykkelens dag». Syklistenes Landsforening har også arrangert flere kurs, f.eks. sykkel dager på asylmottak, sykkelkurs for voksne og forprosjekt for el-sykkelkurs for eldre.

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

Tilskuddet til ITS Norge i 2018 bidro til at foreningen kunne være en pådriver for å utvikle intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning. Foreningen fikk i 2018 større kapasitet og økte dermed sitt aktivitetsnivå.

ITS Norge vil i 2020 drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

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

Tilskuddet i 2018 bidro bl.a. til foreningens arbeid som kunnskapsformidler.

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

Tilskuddet fra staten setter organisasjonen i stand til å ha ett ekstra årsverk, slik at staben totalt består av to årsverk.

I 2020 vil tilskuddet til Norsk elbilforening og Norsk hydrogenforum gå til drift av foreningene

og bidra til at de kan fortsette arbeidet som kunnskapsformidlere nasjonalt og internasjonalt.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for «Trafikksikkerhetskommunen» 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 2018 ble tilskuddet benyttet til å revidere kapitler, og vil i 2020 benyttes til å revidere ytterligere kapitler boken. Oppdatert informasjon om trafikksikkerhetstiltakenes effekter er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet, og det er lagt opp til at ingen kapitler skal være eldre enn fire til fem år.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner mv. I 2018 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 16 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantrettede tiltak.

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» skal fremme og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2018 tildelt Fredrikstad kommune, mens Nord-Aurdal kommune fikk den i 2019.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3 mill. kr som er en nominell videreføring av bevilgningen for 2019.

Formålet med tilskuddet er å støtte ulike samferdselsaktørers finansiering av utgifter til sikkerhets- og beredskapsarbeid som bidrar til å styrke samfunnsikkerheten. Målgruppen er i utgangspunktet Samferdselsdepartementets underliggende selskaper og foretak. Dette vil presiseres i forbindelse med oppdateringen av retningslinjene for ordningen. I 2018 dekket bevilgningen utgifter Posten AS og Avinor AS hadde til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser, samt Avinors utgifter til kjøp av varslingsstjerner for vulkansk aske.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 958	2 700	500
96	Aksjer	300		
	Sum kap. 4300	3 258	2 700	500

Ved behandlingen av Prop. 57 S (2018–2019) om endringer i statsbudsjettet 2019 under bl.a. Samferdselsdepartementet og Innst. 236 S (2018–2019), ble kap. 4300, post 01 redusert med 2,2 mill. kr.

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 2020 på 0,5 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen. Reduksjonen på 2,2 mill. kr fra saldert budsjett 2019 gjelder medlemskapet i Den internasjonale teleunion, jf. kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementet.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	13 503	16 000	14 500
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	165 014	179 000	144 900
	Sum kap. 1301	178 517	195 000	159 400

Ved behandlingen av Prop. 57 S (2018–2019) om endringer i statsbudsjettet 2019 under bl.a. Samferdselsdepartementet og Innst. 236 S (2018–2019), ble kap. 1301, postene 21 og 50 redusert med hhv. 1,7 og 29,1 mill. kr.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 14,5 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet som er en reduksjon på 1,5 mill. kr fra saldert budsjett 2019. Endringen er knyttet til overføringen av ansvaret for elektronisk kommunikasjon til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

I 2020 vil bevilgningen gå til å gjennomføre flere utredningsprosjekter. Utredningsprosjektene er avgjørende som kunnskapsgrunnlag for politikktutforming for departementet. Resultatene fra flere av utredningsprosjektene publiseres, bl.a. på departementets nettsider.

Bevilgningen i 2018 gikk til å gjennomføre flere utredningsprosjekter. To av disse omtales under.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) gjennomføres nå som en kontinuerlig datainnsamling, noe som bl.a. gir bedre tidsseriedata. Dette er den største undersøkelsen om befolkningens reisevaner, og data fra denne brukes i transportmodeller, estimering og til forskning. Beregninger med bakgrunn i statistikk fra reisevaneundersøkelsen benyttes også i arbeidet med Nasjonal transportplan. De første dataene fra 2017 og 2018 ble publisert våren 2019. Disse dataene er også grunnlaget for beregninger knyttet til byvekstatalene.

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

mellom rus og traumer. Samferdselsdepartementet har i 2018–2019 delfinansiert prosjektet «Rusmiddel- og legemiddelbruk som risikofaktorer for alvorlige ulykker (Rus og Traume)». Det er et delprosjekt i en stor nasjonal studie der Universitetet i Oslo har ansvaret for å koordinere forskningen og lede prosjektet. I en studieperiode skal blodprøver fra om lag 8 000 pasienter som skades alvorlig i ulykker, analyseres. Blodprøvene vil bli analysert for narkotika, psykoaktive (trafikkfarlige) legemidler, og markører for stort alkoholkonsum.

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 2020 bidra med midler.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 144,9 mill. kr som er en reduksjon på 34,1 mill. kr fra saldert budsjett 2019.

Reduksjonen er knyttet til overføringen av ansvaret for elektronisk kommunikasjon, herunder forskning på elektronisk kommunikasjon, til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I saldert budsjett for 2019 utgjorde forskning på elektronisk kommunikasjon 58,1 mill. kr.

Den foreslåtte bevilgningen omfatter en økt satsning på 20 mill. kr til Pilot-T. Dette følger opp satsingen på Pilot-T i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I 2019 ble det rammeoverført 2 mill. kr fra Samferdselsdepartementets budsjett til Kunnskapsdepartementets budsjett for å dekke økte virksomhetskostnader for Norges Forskningsråd knyttet til Pilot-T og strategiprosessen Transport 21 som avsluttes i 2019. Det er rammeoverført vel 1 mill. kr fra Kunnskapsdepartementets budsjett, kap. 285, post 21 til kap. 1301, post 50.

I 2020 settes det av 84,5 mill. kr til transportforskning og 60,4 mill. kr til Pilot-T. Midlene til transportforskning går til Norges Forskningsråd, mens midlene til Pilot-T fordeles mellom Forskningsrådet og Innovasjon Norge.

Bevilgningen bidrar til å utnytte mulighetene som forskning, utvikling og innovasjon gir, til å nå de overordnede målene for transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Samferdselsdepartementets bevilgning vil også bidra til å nå regjeringens overordnede mål for forskningspolitikken slik disse er uttrykt i Meld. St. 4 (2018–

2019) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2019–2028*:

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

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

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

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

Målene er felles for alle departementene. Kunnskapsdepartementet har i samarbeid med departementene og Forskningsrådet utarbeidet et styringssystem for departementenes styring av Forskningsrådet. Samlet måloppnåelse for Norges Forskningsråds virksomhet i 2018 er omtalt i Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon for 2020.

Pilot-T

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 for at norske aktører kan være med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløsninger for denne sektoren. Pilot-T forvaltes av Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge. Pilot-T innrettes i tråd med det alminnelige gruppeuntaket (GBER) for statsstøtte som er forenelig med EØS-avtalen, jf. GBER artikkel 1–9, §§ 22 og 25.

De første Pilot-T-utlysningene har ført til en kraftig økning i antall søkere sammenlignet med tidligere års utlysninger rettet mot transportrelatert næringsliv og dermed vist at tiltaket treffer

også nye kunnskapsmiljøer og aktører. Forskningsrådet og Innovasjon Norge lyste ut midler i en felles Pilot T-utlysning i september 2019. Utlysningen genererte stor interesse blant FoU-aktører og næringslivet. Resultatet av utlysningen forventes å være klart mot slutten av 2019.

Transportforskning

Vedlikehold, drift, investeringer og utvikling av transportsystemet må skje på bakgrunn av kunnskap. Forskning som gir økt kunnskap om befolkningsutvikling, bosetting, nærings- og handelsmønstre er nødvendige forutsetninger for en effektiv forvaltning av transportsystemet. Utvikling av teknologi knyttet til digitalisering og klima kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, men også til å fremme verdiskaping. Programmene Transport 2025, ENERGIX og SAMRISK II skal bidra til å nå målene innen Samferdselsdepartementets ansvarsområder. I tillegg inngår transportforskning i Forskningsrådets programmer, bl.a. i SkatteFUNN og Brukerstyrt innovasjonsarena (BIA). Prosjektporteføljen viser stor tematisk bredde med prosjekter som bl.a. dreier seg om ny teknologi, forretningsmodeller, person-, kollektiv- og godstransport, samt transportsikkerhet. Innenfor transportforskning har prosjektporteføljen særlig økt innenfor IKT, f.eks. for C-ITS (samvirkende intelligente transportsystemer), optimalisering av trafikkstyring, smarte transportløsninger og -tjenester.

Målet med ENERGIX er å støtte en langsiktig og bærekraftig utvikling av energisystemet og

bidra til at en oppnår et konkurransedyktig norsk næringsliv i omstillingen til lavutslippssamfunnet. Til dette programmet hører problemstillinger som utvikling av ren energi, redusert utslipp, bedre utnyttelse av bioressurser, bærekraftige byer, regioner og transportsystemer. Videre støttet Norges Forskningsråd også strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt.

Samferdselsdepartementet fikk i 2019 gjennomført en strategiprosess knyttet til FoU (forskning, utvikling og innovasjon) – Transport 21 – som grunnlag for videre innretning av FoU-innsatsen innen transportfeltet. Resultatet av strategiarbeidet vil bli fulgt opp av Samferdselsdepartementet i 2020.

Det ble i ved årsskiftet 2018/2019 lagt frem en evalueringsrapport om energiforskningen i Norge, «Effekter av energiforskningen». Blant de undersøkte temaområdene er nullutslippstransport særlig relevant. På dette området er det gjennomført om lag 30 store forskningsprosjekter de siste ti årene, bl.a. innen elektrifisering av transport, produksjon av hydrogen fra fornybar energi og utvikling av brenselcelle- og batteriteknologi for transportbruk. I tillegg er det gjennomført en del prosjekter om biodrivstoff i transportsektoren. Prosjektene har bidratt til kommersielle aktiviteter innen batteriverdikjeden og at batterier tas i bruk i drivlinjer for skip i Norge. Videre har det bidratt til teknologiutvikling både i store, mellomstore og små bedrifter. Det er også vist til et industrielt potensial for produksjon av andre generasjons biodrivstoff.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1310	Flytransport	635 702	717 400	718 100	0,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	38 489	45 000	29 800	-33,8
1313	Luftfartstilsynet	230 021	229 900	245 500	6,8
1314	Statens havarikommisjon for transport	74 964	76 700	84 900	10,7
Sum kategori 21.20		979 176	1 069 000	1 078 300	0,9

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	138 291	141 100	148 500	5,2
5619	Renter av lån til Avinor AS	39 713	30 300	22 200	-26,7
5622	Aksjer i Avinor AS	249 700	512 500	208 000	-59,4
Sum kategori 21.20		872 074	1 128 300	823 100	-27,0

Luftfarten er en sentral del av det norske transportnett. Regjeringen mener luftfarten er spesielt viktig for store deler av distriktene og en forutsetning for verdiskapning i hele landet. Regjeringen vil sikre at Norge har en god og fremtidsrettet infrastruktur for luftfart. Regjeringen vil føre en konkurranseorientert luftfartspolitikk som bidrar til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring.

Luftfarten krysser landegrenser, og utslipp fra luftfart i EØS-området begrenses av EUs kvotesystem. Innenlands luftfart er i tillegg ilagt CO₂-avgift. Regjeringen vil være en pådriver for forpliktende internasjonalt samarbeid om å redusere

luftfartens miljøbelastning. Den vil også legge til rette for bl.a. økt bruk av biodrivstoff og bruk av null- eller lavutslippsteknologier i fly.

Regjeringen vil sørge for gode og rettfærdige rammevilkår for ikke-statlige flyplasser. Videre vil regjeringen legge til rette for at kommuner og private kan delta i utvikling av og rundt flyplasser og bidra til økt eksport av sjømat og annen frakt fra norske lufthavner.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfart omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor AS, kjøp av fly-

transporttjenester og tilskudd til ikke-statlige flyplasser.

Norges Luftsportforbunds tilsynsenhet, Norsk Luftsportstilsyn, er utpekt til luftfartsmyndighet på deler av seilfly- og ballongområdet.

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

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er 1 078,3 mill. kr. Det foreslås å bevilge 718,1 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordningen med driftstilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 29,8 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 245,5 mill. kr, hvorav 148,5 mill. kr finansieres gjennom gebyrinntekter.

Det foreslås bevilget 84,9 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport.

For Avinor AS foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 208 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 sikkerhetsnivået. Sikkerhetsutfordringene er større for innlands helikopteroperasjoner enn annen kommersiell luftfart. Utfordringene er også større innen allmennflygning og luftsport enn innen kommersiell luftfart.

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. Videre er Norge ett av medlemslandene i det europeiske luftfartssikkerhetsbyrået EASA (European Aviation Safety Agency).

Luftfart er viktig for befolkningen og næringslivet i hele landet. 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, noe som skjer etter konkurranse.

Mellom Norge og utlandet har flyrutetilbudet blitt stadig bedre med flere direkteruter og tilgang til flere internasjonale destinasjoner. 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. Samferdselsdepartementet arbeider med å videreutvikle eksisterende luftfartsavtaler og forhandle frem nye der dette er mulig, men det kan fortsatt være en utfordring å sikre god markedstilgang for norske aktører som ønsker å opprette ruter til andre kontinenter.

De siste års utvikling mot en mer globalisert luftfart ventes å fortsette. Dette vil sette større krav til myndighetssamarbeid på tvers av landegrensene, og det vil også kreve avtaler om tilsynsansvar. Samferdselsdepartementet har satt i gang et utvalgsarbeid som bl.a. vil drøfte muligheter og utfordringer ved økt globalisering. Utvalget skal levere sin rapport til departementet innen 1. desember 2019.

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

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart, herunder å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende personell. Etaten utfører samtidig en rekke direktoratsoppgaver. Luftfartstilsynet skal være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede mål for regjeringens samferdselspolitikk. Etatens kjerneoppgaver er godkjenningsprosesser, tilsyn, regelverksutvikling, informasjon og kommunikasjon samt samfunnssikkerhet og beredskap. Luftfartstilsynet deltar sammen med Samferdselsdepartementet i internasjonale organisasjoner for å ivareta norske interesser.

Luftfartstilsynet har registrert betydelige strategiske endringer hos operatørene, både strukturelt og driftsmessig. Dette fører til nye problemstillinger når det gjelder lik fortolkning og lik etterlevelse av regelverk innad i EU/EØS. Med et høyere tempo i endringene og introduksjon av nye driftsmodeller hos operatørene, blir det behov for flere og mer omfattende analyser og risikovurderinger. Det er derfor viktig med et godt samar-

beid mellom Luftfartstilsynet og aktørene i norsk luftfart. Luftfartstilsynet må også ha et godt samarbeid med andre relevante lands myndigheter for å sikre standardisering og like konkurransevilkår.

For å kunne løse nye og mer omfattende oppdrag arbeider Luftfartstilsynet stadig mer risiko- og ytelsesbasert. Dette bidrar til at ressursene kan settes inn der effekten antas å være størst. Regelverket inneholder imidlertid også detaljerte krav, som innebærer at mulighetene for en risiko- og ytelsesbasert tilnærming noen ganger er mindre.

Luftfartstilsynet har gjennom flere år satset på digitalisering, bl.a. ved å ta i bruk automatiserte og selvbetjente løsninger. Flere løsninger er allerede på plass og bidrar til effektivisering både for operatører og sertifikatnehavere. Luftfartstilsynet arbeider nå med robotisering og har allerede saksbehandleroppgaver som utføres av robot. Det største planlagte enkelttiltaket innenfor digitalisering på kort sikt er å gjøre flysikkerhetsdata tilgjengelig. Dette er etterspurt av markedet, og i arbeidet med flysikkerhet vil tilgang til disse dataene bidra til bedre og mer treffsikre analyser og beslutninger.

Droneoperatører har mulighet til å ta sine teorieksamenene digitalt ved Statens vegvesens trafikkstasjoner. Denne muligheten ble i 2018 utvidet til også å omfatte privatflygere. Dette er ressursbesparende for Luftfartstilsynet, flyskolene og den enkelte kandidat. Også innenfor andre områder, som f.eks. registrering av kommersielle piloters kompetanse, er arbeidsoppgavene automatisert og digitalisert.

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.

Statens havarikommisjon for transport har gjennomført flere undersøkelser av ulykker som krever mye ressurser over lang tid de siste årene, f.eks. Turøyulykken i 2016. De pågående undersøkelsene etter ulykken med et russisk helikopter i havet ved Barentsburg i 2017, kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankbåten Sola TS i Hjeltefjorden 8. november 2018 og helikopterulykken ved Alta 31. august 2019, krever også mye ressurser.

Det meste av infrastrukturen for luftfart er eid av staten ved Samferdselsdepartementet gjennom Avinor AS. Selskapet har etter overføringen av driften av Haugesund lufthavn til en lokal aktør

ansvaret for 43 sivile lufthavner, og leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS. Standarden på det norske lufthavnnettet og kvaliteten på flysikringstjenestene er i dag god. Avinor finansierer sin virksomhet gjennom avgifter og kommersielle inntekter. Det er et mål for regjeringen å effektivisere flyplassdriften og tjenesteproduksjonen innen flysikring, bl.a. gjennom økt bruk av konkurranse. Effektiv drift vil bidra til å holde luftfartsavgiftene på et konkurransedyktig nivå, jf. Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda i Avinor* og Innst. 430 S (2016–2017).

I Meld. St. 30 (2016–2017) ble det varslet at Samferdselsdepartementet ville sette i gang en studie som sammenligner effektiviteten i Avinor med lignende selskaper. Etter en nærmere vurdering ønsker Samferdselsdepartementet å gjennomføre en selskapsgjennomgang av Avinor, som har et noe bredere omfang enn en ren sammenlignende effektivitetsstudie.

Avinors reviderte prognose for selskapets lufthavner viser en passasjervekst på 1,0 pst. i 2019. Det ventes vekst på 7,9 pst. i offshoretrafikken og 1,9 pst. i utenlandstrafikken. Innenlands ventes en tilnærmet nullvekst med 0,1 pst. Dette tallet inkluderer effekten av overføringen av driften av Haugesund lufthavn.

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

Regjeringen har besluttet at det skal innføres et omsetningskrav på 0,5 pst. avansert biodrivstoff til luftfart fra 1. januar 2020.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet arbeider Avinor og Luftfartstilsynet med å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i norsk kommersiell luftfart. Luftfartstilsynet har i denne sammenheng etablert et formalisert samarbeid med det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA.

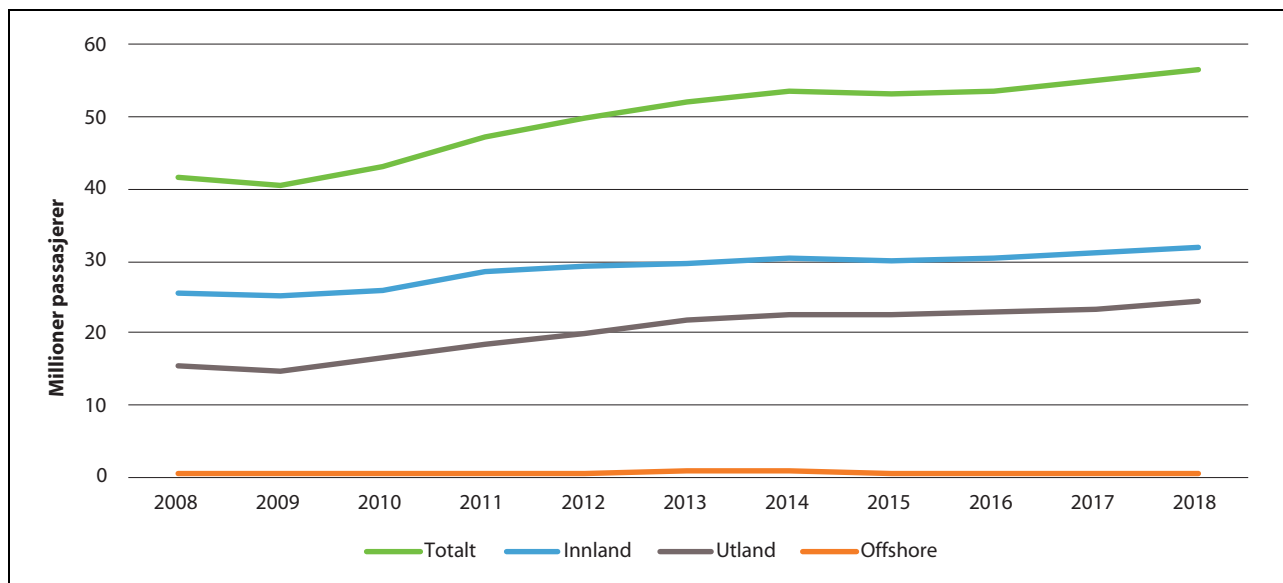
Fra 2012 har norsk luftfart vært inkludert i EUs kvotehandelssystem som omfatter alle flygninger internt i EU/EØS-området. ICAO har vedtatt å etablere en global markedsbasert mekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner fra andre sektorer. Norge vil delta i markedsmekanismen. Det er ikke bestemt hvordan EUs kvotehandelssystem skal tilpasses den nye globale markedsmekanismen under ICAO.

Resultatrapport 2018*Trafikkutvikling*

Målt i antall passasjerer økte flytrafikken i Norge med 3,0 pst. fra 2017 til 2018. Totalt ble det registrert 56,5 millioner terminalpassasjerer på norske flyplasser, fordelt med 31,8 millioner innenriks, 24,3 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore oljeinstallasjoner på kontinental-sokkelen. Prosentvis innebærer dette at innenlandstrafikken økte med 3,0 pst., utlandstrafikken med 4,0 pst. og offshoretrafikken med 13,9 pst.

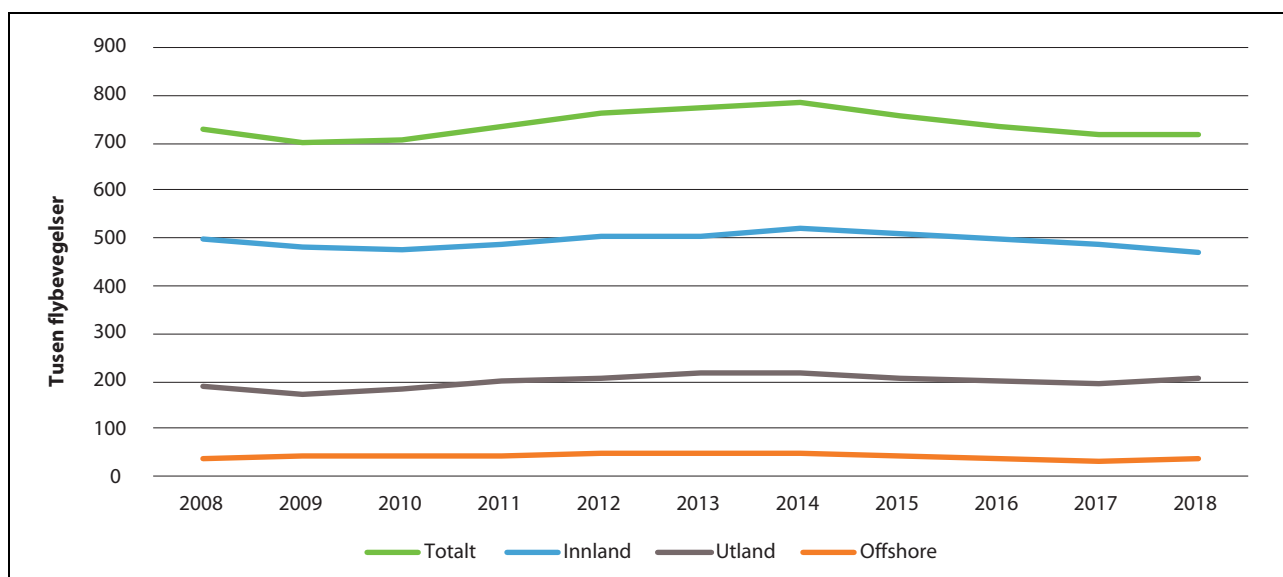
I perioden 2008–2018 økte antallet flypassasjerer ifølge Avinor med 35,5 pst. Innenlandstrafikken var 23,9 pst. høyere i 2018 enn i 2008, og utlandstrafikken var 56 pst. høyere. Antallet passasjerer til og fra sokkelen var 4,3 pst. lavere i 2018 enn i 2008.

Ifølge Avinor gikk antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske flyplasser i 2018 ned med 0,6 pst. fra 2017. Innenlands var det en nedgang på 3,8 pst., mens det var en vekst på 4,8 pst. utenlands. Antall offshore helikopterflyginger økte med 12,5 pst.



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2008–2018

Kilde: Avinor AS



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2008–2018

Kilde: Avinor AS

Totalt ble antall kommersielle flybevegelser redusert med 2,2 pst. fra 2008 til 2018. Innenlands var antallet flybevegelser 5,8 pst. lavere enn i 2008, mens de til og fra utlandet økte med 7,6 pst. Antallet flybevegelser til og fra sokkelen var 4,1 pst. lavere i 2018 enn i 2008.

Flyplasser

I 2015 ble det satt i gang en prøveordning på Oslo lufthavn, Gardermoen med forenklet overgang (transfer) for reisende som kommer fra utlandet og skal videre med innenriksfly. Våren 2018 ble det besluttet å foreta endringer i prøveordningen for å forbedre passasjeropplevelsen og forenkle bagasjehåndteringen for flyselskapene. Forenklet transfer blir nå videreført som en varig ordning.

I Prop. 31 S (2016–2017) *Endringer i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 129 S (2016–2017), ble det orientert om at regjeringen ville sette i gang et arbeid for å innføre en tjenestekonsesjonsmodell ved Haugesund lufthavn. Etter en konkurranse om tjenestekonsesjon overførte Avinor i mai 2019 driften av Haugesund lufthavn til den lokale aktøren Lufthavndrift AS. Avinor eier fortsatt lufthavnen og leier den ut til selskapet.

Flysikring

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap i Avinor AS underlagt reguleringer fra Samferdselsdepartementet. Selskapet er utpekt leverandør for underveistjenesten frem til 2024. Stortinget sluttet seg ved behandlingen av Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda til Avinor AS*, jf. Innst. 430 S (2016–2017), til at det åpnes for konkurranse for tårn- og innflyvningskontroll i Norge. Etter en anbudskonkurranse vil det spanske selskapet Saerco våren 2020 ta over lufttrafikk-tjenesten ved Kristiansand lufthavn, Kjevik og Ålesund lufthavn, Vigra fra Avinor Flysikring AS.

For underveistjenesten er det gjennom EØS-regelverk innført et ytelsesbasert prissystem, hvor Avinor Flysikring AS er forpliktet til en årlig enhetskostnadsreduksjon. Målkravene er utfordrende på grunn av lav trafikkvekst og kostnader knyttet til store investeringer i forbindelse med teknologiskifte.

Yterne av flysikringstjenester oppgraderer kontinuerlig sine systemer bl.a. for å legge til rette for større grad av automatisering av trafikkinformasjon. Innenfor underveistjenesten investerer Avinor Flysikring AS i ny infrastruktur for fremtidig trafikkstyringssystem (ATM – Air Traffic

Management). Systemet anskaffes gjennom iTEC-samarbeidet (Interoperability Through European Collaboration), der Avinor Flysikring AS deltar. iTEC-samarbeidet gjør det mulig å dele investeringskostnader og risiko med flysikringsaktører i bl. a. Storbritannia, Tyskland og Spania. Innenfor tårntjenesten satser Avinor Flysikring AS på fjernstyrte tårn i samarbeid med Avinor AS og Kongsberg Defence & Aerospace med mål om å innføre fjernstyrt tårntjeneste på 15 flyplasser fra et sentralisert tårnsenter i Bodø. Et senter for fjernstyring er under bygging i Bodø, og overføringen til fjernstyring vil etter planen starte høsten 2019.

Avinor Flysikring AS har etablert et eget dro-neprogram der målet er å være en ledende aktør og ivareta sikkerheten i kontrollert luftrom.

Universell utforming

Forskrift om universell utforming i norsk luftfart skal sikre at alle norske flyplasser oppfyller kravene til universell utforming. I samarbeid med Luftfartstilsynet satte Avinor i 2014 i gang en kartlegging av alle sine flyplasser. Kartleggingen var ferdig i 2018, og selskapet har etablert en tiltaksplan for 2019 for utbedring til universell utforming i eksisterende terminalbygg på regionale og lokale flyplasser. Avinor har også innført et felles rammeverk (standard for terminalbygg) for hvordan gjeldende forskrifter og retningslinjer skal praktiseres når det gjelder bl.a. universell utforming og andre metoder for funksjons- og bygningsmessige krav. Avinor tilbyr også assistansetjenester. Veksten i assistanseoppdrag er fremdeles stor, og den har vært langt høyere enn passasjerveksten generelt.

Sikkerhet

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart. Alle lovpålagte tilsyn ble gjennomført i 2018.

Arbeidet med å videreutvikle risikoprofilering har fortsatt inn i 2019. Luftfartstilsynet utarbeider løpende en risikoprofil for hver av de største og mest sentrale aktørene i norsk luftfart. Profilen er basert på operatørens sikkerhetsytelse og risikokseponering.

Sikkerhetsnivået i norsk luftfart er etter Luftfartstilsynets vurdering akseptabelt. Vurderingen er basert på statistikk, rapportering av hendelser og ulykker, tilsynsvirksomhet og øvrige analyser. Det er utfordringer, bl.a. knyttet til en økende kompleksitet i selskapsstrukturer, den sikkerhets-

politiske situasjonen, innenlands helikoptervirk-somhet, småflyvirksomhet og innføring av ny tek-nologi, f.eks. droner og fjernstyrte tårn.

Gjennom 2018, og særlig i forbindelse med NATO-øvelsen «Trident Juncture» i oktober og november, mottok Luftfartstilsynet flere rapporter om forstyrrelser (såkalt «jamming») i satellittba-serte navigasjonssystemer for fly, noe som kan medføre at systemene blir satt helt eller delvis ut av drift. Dette kan utgjøre en økt risiko for flysik-kerheten. Luftfartstilsynet følger utviklingen nøye. For å redusere effekten av GPS-jamming startet Avinor i 2018 et arbeid med å utvikle alternative instrumenter som skal redusere avhengigheten til GPS-systemet.

Også i et bredere perspektiv er IKT-sikkerhet viktig for luftfarten, og mange av tiltakene som fremkommer i regjeringens nasjonale strategi for digital sikkerhet er relevante for norsk luftfart. Luftfartstilsynet startet derfor i 2018 et arbeid med å kartlegge IKT-sikkerhet innen luftfarten og har i 2019 fortsatt dette arbeidet med mål om å i større grad inkludere digital sikkerhet i tilsyns-aktiviteter.

Omorganiseringen av Luftfartstilsynet i 2017 har medført at tilsynet har fått en bedre oppfat-ning av sikkerhetstilstanden hos operatørene, og tilsynet har standardisert prosedyrer og oppga-veløsning. Det arbeides derfor mer effektivt, og det blir mer forutsigbart for dem Luftfartstilsynet fører tilsyn med.

Luftfarten blir stadig mer global og kompleks, f.eks. ved at flyselskaper etablerer baser og virk-somhet i flere land. Det er derfor et økt behov for samarbeid mellom flere lands myndigheter. Luft-fartstilsynet deltar aktivt i ulike europeiske fora. Internasjonal deltakelse bidrar til en felleseuro-peisk standardisering, som igjen legger til rette for like konkurransevilkår og et akseptabelt sik-kerhetsnivå. Luftfartstilsynet har i 2018 og 2019 vært i dialog med andre europeiske luft-fartsmyndigheter for å se på muligheten for å inn-lede et tettere samarbeid.

Luftfarten er fortsatt et potensielt mål for terrorhandlinger. For å forebygge dette er luftfar-ten godt sikret gjennom et felleseuropeisk rettslig forankret securityregime. Luftfartstilsynet har økt tilsynsaktiviteten på dette området sammenlignet med foregående år. I tilsynene i 2018 prioriterte Luftfartstilsynet å overvåke operatørenes etterle-velse av kravene i securityregelverket. Revisjoner, inspeksjoner og tester rettet mot lufthavnene og flyfraktoperatører har vært prioritert. Dette har-monerer med gjeldende trusselbilde.

Luftfartstilsynet arbeider for at «human factors» (faktorer som påvirker menneskelig yte-evne) i større grad blir integrert i flysikkerhets-prosessen. Tilsynet har etablert kontakt med eksterne samarbeidspartnere som EASA, Trans-portstyrelsen i Sverige, Statens havarikommisjon for transport og enkelte operatører for å utvikle samarbeid innen systematisk human factors arbeid. I 2018 ble det vedtatt nye felleseuropeiske regler som regulerer myndigheters og operatø-rers ansvar i forbindelse med alkohol og rusmid-ler i luftfarten. Dette legger grunnlaget for det videre arbeidet med nasjonalt program for ruste-ting. Forskrift om gjennomføring av rusmiddel-ting og forbud mot å tjenestegjøre i ruspåvirket tilstand og pliktmessig avhold for bakkeansatte trådte i kraft 31. januar 2019.

Det var en stor økning i antall droneoperatører gjennom hele 2018. Veksten innen dronevirksom-heten har medført økt behov for å styrke sikker-hetsarbeidet innen luftfarten og for å legge til rette for sikker integrering av droner i luftrom-met. Luftfartstilsynet godkjenner alle såkalte RO2- og RO3-operatører (som bl.a. kan operere tyngre droner med større hastigheter og i andre områder enn RO1-operatører), og mener godkjenningspro-cessene gir en god oversikt over sikkerhetstilstan-den blant disse operatørene. I tillegg har Luftfarts-tilsynet, i samarbeid med dronenæringen, arbei-det for at RO1-operatører og personer som bruker droner til rekreasjonsformål, blir en del av sikker-hetskulturen som ellers preger luftfarten. Det er ingen forskriftskrav i dag om å gjennomføre tilsyn med droneoperatører, men slike krav fins i det nye felleseuropeiske regelverket som EU vedtok i mai 2019. Luftfartstilsynet får mange henvendel-ser knyttet til ulovlig flyging, veiledning og saks-behandling på området. Tilsynet følger opp regje-riingens dronestrategi for å legge til rette for en sikker integrering av droner.

Luftfartstilsynet fulgte i 2018 opp Samferdsels-departementets strategi for småflyvirksomheten gjennom prosjekt for allmennflyging (PAL II). Prosjektet består av delprosjekt innenfor regel-verksutvikling, miljø og øvrige tiltak som veiled-ning og sikkerhetsformidling.

Klima og miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrås siste offisielle tall til-svarte klimagassutslippene fra all innenriks luft-fart om lag 2,4 pst. av samlede innenriks utslipp i 2017 (om lag 1,3 av totalt 52,7 mill. tonn). Klima-gassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. fra salg av drivstoff på norske flyplasser til fly med første

destinasjon i utlandet, er beregnet av Statistisk sentralbyrå og Miljødirektoratet til å ha vært 1,67 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2017. Utslippene fra innenrikstrafikken var omtrent på samme nivå som i 2016, mens det var en økning i utslippene fra utenrikstrafikken. Samlet var det en økning i utslippene.

Klimagassutslippene fra luftfarten globalt står for om lag to pst. av de totale CO₂-utslippene. Som et bidrag til å nå målet om karbonnøytral vekst i internasjonal luftfart vedtok FNs luftfartsorganisasjon, ICAO, på sin generalforsamling i oktober 2016 å etablere en global markedsbasert mekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner fra andre sektorer, CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). De første seks årene vil det være frivillig å delta. Ved månedsskiftet august/september 2019 hadde 81 stater, bl.a. Norge og 43 andre europeiske land, meldt at de vil delta frivillig.

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

Avinors miljøansvar er en del av selskapets samfunnsansvar. Selskapet har en miljøstrategi og miljømål for virksomheten. Videre har selskapet 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. Viktige tiltak er bl.a. å legge til rette for bruk av biodrivstoff i luftfarten og miljøbesparende teknologi i fly. Fra januar 2016 er drivstoffet som tilbys flyselskapene på Oslo lufthavn, Gardermoen innblandet et begrenset volum biojetdrivstoff. Prosjektet ble fra 2017 utvidet til også å omfatte Bergen lufthavn, Flesland.

I 2018 ga Samferdselsdepartementet Avinor og Luftfartstilsynet i oppdrag å utvikle et «Program for introduksjon av elektriske fly» for innenriks luftfart.

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

Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet har en viktig rolle når det gjelder samfunnssikkerhet og fører bl.a. tilsyn med at reglene som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten overholdes.

Både Luftfartstilsynet og Avinor har utarbeidet strategier og tiltaksplaner for samfunnssikkerhetsarbeidet i egen virksomhet, for å følge opp mål og prioriteringer fra departementets Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren. Avinor prioriterte i 2018 arbeidet med klimatilpassning, IKT-sikkerhet og sikring av kritiske objekter. Klimaendringene påvirker luftfarten og medfører en rekke utfordringer for både flyplasser 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.

Luftfartstilsynet utarbeidet i 2018 en scenario-basert risikovurdering (security). Den inneholder en overordnet beskrivelse av utviklingstrekk innen sårbarhet og trussel i luftfarten globalt og nasjonalt, samt en nærmere analyse og rangering av en del aktuelle scenarioer. Risikovurderingen kan bidra til økt forståelse for hvorfor ulike sikkerhetstiltak til enhver tid må være innført i luftfarten som en grunnsikring. Rangeringen av scenarioer gir også et grunnlag for mer målrettet tilsynsaktivitet.

Luftfartstilsynet har startet et arbeid for å innhente mer kunnskap fra sentrale luftfartsaktører i forbindelse med nytt regelverk om nasjonal sikkerhet.

I 2018 deltok Luftfartstilsynet i flere større kriseøvelser. Øvelsene evalueres med tanke på forbedringer i evnen til krisehåndtering. Både Luftfartstilsynet og Avinor deltok i NATO-øvelsen Trident Juncture.

For å styrke evnen til å beskytte viktige IKT-systemer og sensitiv informasjon er Avinor tilknyttet NorCERTs nasjonale varslingsystem for digital infrastruktur. For nærmere omtale av arbeidet med samfunnssikkerhet vises det til omtalen av Samfunnstryggleik i del III.

Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport er et faglig uavhengig forvaltningsorgan. Havarikommisjonen undersøker ulykker og hendelser innen luftfarten, ulykker og alvorlige hendelser innen vei- og jernbane, herunder sporveier og T-bane og sjøulykker og arbeidsulykker om bord på

skip. Undersøkelsene skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker.

I 2018 offentliggjorde Statens havarikommisjon for transport 38 rapporter, bl.a. en om Turøyulykken. I tillegg til sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene, ble det avgitt 51 sikkerhetstilråding. Gjennom undersøkelsene i 2018 har havarikommisjonen bidratt med kunnskap til det nasjonale risikobildet. Spesielt gjelder dette rapportene om brann i veitunneler og arbeid i og ved togspor. Det er også gjennomført en rekke forundersøkelser som bidrar til økt kunnskapsgrunnlag.

Statens havarikommisjon for transport gjennomførte i 2018 en omfattende kartlegging av ulykker med fritidsbåter i Norge. Hensikten var å etablere et større faktagrunnlag om omfang og omstendigheter forbundet med ulykker med fritidsbåter. Rapporten som ble offentliggjort i april 2019, bidrar til å bedre kunnskapsgrunnlaget for hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs.

Mål og prioriteringer 2020

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.

Luffart

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

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

Departementet har satt ned et utvalg som skal gjennomføre en utredning om norsk luffart. Utvalget skal etter planen levere rapport til departementet innen 1. desember 2019.

Statlig kjøp av innenlandske flyrutetjenester er et unntak fra hovedregelen om fri konkurranse, og sikrer flyruter som ikke er lønnsomme. Samferdselsdepartementet har etter konkurranse til delt kontrakter om drift av regional ruteflyging i Sør-Norge med oppstart fra 1. april 2020.

Flyplasser

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å arbeide videre med å planlegge flytting av Bodø lufthavn. Avinor er ferdig med skisseprosjektet for flytting av Bodø lufthavn. En tilpasset ekstern kvalitetssikring av ulike utbyggingsalternativ og Avinors egenfinansiering blir gjennomført i regi av Samferdselsdepartementet. Departementet er i dialog med Avinor og Bodø kommune for å innhente nærmere informasjon om det lokale bidraget til flyttingen.

Videre er departementet i dialog med lokale interessenter om bygging av ny flyplass i Mo i Rana. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn statlige midler til den nye flyplassen i andre del av planperioden, dvs. i perioden 2024–2029. En eventuell byggestart i første del av planperioden skjer på andre aktørers regning og risiko.

Fagernes lufthavn ble stengt 1. juli 2018. Samferdselsdepartementet har bedt Avinor AS sørge for nødvendig vedlikehold av Fagernes lufthavn frem til ev. lokale interesser overtar, men ikke lenger enn til 1. juli 2021. Det gjennomføres ikke investeringer i flyplassen, og eventuelle pålegg for å imøtekomme krav fra Luftfartstilsynet må dekkes av eventuelle nye eiere, jf. Prop 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* og Innst. 380 S (2017–2018). Det er tidligere lagt til grunn at Avinor skal avhende Fagernes lufthavn. For å sikre at statsstøtteregeverket blir overholdt vil flyplassen bli avhendet gjennom en åpen budrunde.

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

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

Flysikring

For underveistjenesten stilles krav til årlig reduksjon av kostnadene som del av et ytelsesystem forankret i EØS-avtalen. For 2020–2024 (referanseperiode 3) skal det fastsettes nye målkrav. Departementet vil i dette arbeidet være opptatt av å balansere behovet for investeringer i et nytt tra-

fikkstyringssystem, trafikkprognoser og flyselskaperens behov for kostnadseffektivitet.

Sikkerhet

Luftfarten blir stadig mer global og kompleks, f.eks. ved at flyselskaper etablerer baser og virksomhet i flere land og ved at det er en utvikling i retning av fragmentering av virksomheten. Det er derfor et økende behov for samarbeid mellom flere lands myndigheter, både bilateralt og gjennom EUs luftfartssikkerhetsbyrå, EASA. Luftfartstilsynet er i ferd med å etablere mer formelle samarbeidsstrukturer med de mest relevante europeiske luftfartsmyndigheter.

Nytt offshore-regelverk nasjonalt gir Luftfartstilsynet en mer sentral rolle som tilsynsmyndighet og vil samtidig overføre mer ansvar fra bransjeorganisasjonene til luftfartsmyndigheten. Luftfartstilsynet skal bidra til å videreutvikle sikkerhetskulturen, bl.a. gjennom samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel.

På securityområdet fører Luftfartstilsynet tilsyn med stadig flere virksomheter og på stadig flere områder. Som i en rekke andre europeiske land blir IKT-sikkerhet (cyber security) stadig viktigere. Luftfartstilsynet har behov for å heve sin kompetanse på området, samt ha større oppmerksomhet på tilsynsvirksomheten og sikkerhetsdialogen med et stort antall aktører. Nytt felleseuropeisk luftfartsspesifikt regelverk innen cyber security, som er under utarbeidelse av EASA, vil sannsynligvis gjelde fra 2021, og det er Luftfartstilsynet som skal forvalte regelverket. På grunn av risiko- og sårbarhetsbildet innen cyber security er det flere tiltak Luftfartstilsynet vil implementere før dette luftfartsspesifikke regelverket trår i kraft.

I tillegg til tilsyn, regelverksutvikling og sikkerhetsformidling skal Luftfartstilsynet identifisere risiko innenfor de ulike sektorene av luftfarten, og arbeide med å redusere risikoen i samspill med operatørene. Et tiltak som bidrar til dette, er videreutviklingen av en helhetlig flysikkerhetsstyringsprosess (Safety Risk Management, SRM). Tilsynet vil utvikle kompetanse og mekanismer på dette området i 2020, og arbeidet vil inkludere samarbeid og dialog med luftfartsaktørene.

En sentral del i Norges flysikkerhetsprogram (State Safety Program) er å utarbeide og revidere en flysikkerhetsplan med tilhørende aktiviteter. Luftfartstilsynet arbeider med å videreutvikle flysikkerhetsplanen som skal ivareta særlig viktige utfordringer i norsk luftfart, identifisert gjennom

SRM-prosessen, samt den europeiske flysikkerhetsplanen.

Luftfartstilsynet har dialog med aktørene i norsk luftfart om flysikkerhet, og tar sikte på å styrke denne dialogen ytterligere. Tilsynet ønsker å gjøre tilgjengelig den informasjon, kunnskap og erfaring en har om flysikkerhetsarbeidet til flest mulig aktører.

Den teknologiske utviklingen går i mange tilfeller raskere enn europeiske regelverksprosesser klarer å ta høyde for. Luftfartstilsynet skal legge til rette for teknologisk utvikling innenfor luftfarten. For å sikre at Norge er i front på viktige områder som f.eks. fjernstyrte tårn og innføring av klimanøytral teknologi må Luftfartstilsynet derfor bygge opp spisskompetanse slik at godkjenningsprosesser og tilsyn kan gjennomføres til tross for at det ennå ikke fine felleseuropeisk regelverk på områdene.

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. Luftfartstilsynets arbeid med tiltak som reduserer risiko for at ruspåvirkede besetningsmedlemmer flyr, vil fortsette i 2020.

Luftfartsmyndighetene vil i 2020 fortsette arbeidet med fatigue (tretthet, utmattelse) blant besetningsmedlemmer. Dette er et sikkerhetstema gjennom flysikkerhetsstyringsprosessen, og i 2019 har Luftfartstilsynet særlig fulgt med på at bransjen ivaretar sitt ansvar på området.

Droner

Det er fortsatt sterk vekst i dronesektoren. Fra 2016 til desember 2018 økte antall registrerte droneoperatører hos Luftfartstilsynet fra 400 til 6 200. Dette er operatører som flyr drone til nytte og næringsformål. Tall fra bransjeorganisasjonen UAS Norway tilsier at det nå er om lag 250 000 droner som brukes til rekreasjonsflyging i Norge, og at dette antallet er økende. Det er en eksplosiv vekst i en sektor hvor de fleste brukerne mangler kunnskap om sikkerhetsreglene i luftfartssystemet.

Det foreslås en økning av Luftfartstilsynets driftsbudsjett for å legge til rette for at tilsynet kan følge opp nytt europeisk regelverk for droner og bidra til samfunnstjenlig utvikling og sikker bruk av droner. Regelverket legger opp til godkjenning og tilsynsaktiviteter som anslagsvis vil omfatte 500 registrerte operatører. Styrkingen av Luftfartstilsynet vil også legge til rette for å drive hold-

ningsskapende og sikkerhetsfremmende arbeid i den øvrige delen av dronesektoren.

Luftfartstilsynet må bygge opp teknisk kompetanse og kapasitet for vurdering og senere sertifisering av fartøy og systemer. Norge som EØS-medlem har plikt til etterleve de kommende regelverkskravene, og en sikker og effektiv luftfart med droner vil kreve en sterk og faglig kompetent luftfartsmyndighet.

Økt tilsynsvirksomhet vil gi økte gebyrinntekter. Luftfartstilsynet har i 2019 etablert et system med elektronisk registrering av droneoperatører i laveste kategori, RO1, og gebyrlegging av denne tjenesten. Når et regime med godkjenninger og tilsynsvirksomhet er etablert for droneoperatører og utdanningsinstitusjoner, vil dette kunne gebyrlegges i henhold til ressursbruk.

Statens havarikommisjon for transport

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

Det tas sikte på at Statens havarikommisjon for transport fra 1. juli 2020 skal overta ansvaret for undersøkelser i forsvarssektoren. Det vil bli en prioritert oppgave i 2020 å legge til rette for denne overføringen. Navnet vil samtidig endres til Statens havarikommisjon.

Antall omkomne er generelt nedadgående ved ulykker i transportsektoren, mens reduksjon i antall hardt skadde ser ut til å kreve enda større innsats. Kunnskapsbasert sikkerhetsarbeid blir stadig viktigere i arbeidet for nullvisjonen.

Klima og miljø

Samferdselsdepartementet vil i 2020 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Det meste av klimagassutslippene fra innenriks luftfart og luftfart mellom

EØS-land er i dag omfattet av EUs kvotehandelsystem. Innenlands luftfart er i tillegg ilagt CO₂-avgift.

Luftfartens klimautfordringer må løses internasjonalt. Rundt to pst. av globale CO₂-utslipp kommer fra luftfartssektoren, og utslippene er ventet å øke. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Klima- og miljødepartementet bidra til arbeidet for å implementere den globale markedsmechanismen for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart, CORSIA. CORSIA innledes med en frivillig fase fra 2021, men krav om rapportering av utslipp vil gjelde fra 2019. Det er Miljødirektoratet som skal håndheve markedsmechanismen overfor berørte norske flyselskaper og sørge for rapporteringen. Samferdselsdepartementet vil følge med på arbeidet i EU med mulige endringer i EUs kvotehandelsystem som følge av den globale markedsmechanismen under ICAO.

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

Departementet avventer Luftfartstilsynet og Avinors forslag til mål for programmet for introduksjon av elektriske fly for innenriks luftfart. Departementet legger til grunn at Avinors rolle vil være, i samarbeid med relevante aktører, å legge til rette for elektriske fly.

Andre saker

For å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre nåværende og fremtidige oppgaver skal Luftfartstilsynet i 2020 fortsette med å effektivisere virksomheten. Digitalisering vil være sentralt for effektiviseringen.

Det er overført 1,0 mill. kr fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet til prosjektet ved Kartverket for å oppgradere og forbedre kvaliteten på databasen Nasjonalt register for luftfartshinder.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1310 Flytransport**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	635 702	717 400	718 100
	Sum kap. 1310	635 702	717 400	718 100

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Samferdselsdepartementet foreslår å bevilge 718,1 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2020. 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 en anbudskonkurranse.

På følgende ruteområder har departementet 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 har departementet 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.

Samferdselsdepartementet inngikk i juni 2019 nye kontrakter for regionale ruteflyginger i Sør-Norge med oppstart 1. april 2020. Kontraktene gjelder de samme ruteområdene som i gjeldende kontrakter, med unntak av Førde–Bergen som avvikles som rute med offentlig kjøp.

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. I kontrakten for helikopterruten mellom Bodø og Værøy fra 1. august 2019 til 31. juli 2024 og de nye kontraktene for flyrutene i Sør-Norge, er det tatt inn en klausul som åpner for å overføre kontraktsansvaret til en annen myndighet, på samme vilkår som i Samferdselsdepartementets kontrakter.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	38 489	45 000	29 800
	Sum kap. 1311	38 489	45 000	29 800

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås å bevilge 29,8 mill. kr i tilskudd til ikke-statlige flyplasser.

Samferdselsdepartementet 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 til og med 2020. Den foreslåtte bevilgningen på posten omfatter kompensasjon til flyplassene som mottok tilskudd i 2019, med unntak av Notodden, jf. omtale under.

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

regionreformen. Samferdselsdepartementet vil derfor ikke inngå nye kontrakter for perioden etter kalenderåret 2020.

I gjeldende kontrakter med flyplassene Notodden, Stord og Ørland er det tatt inn en klausul som åpner for å overføre kontraktsansvaret til en annen myndighet, på samme vilkår som i Samferdselsdepartementets kontrakter. Departementet har tilbudt regionale myndigheter å tre inn i kontraktene fra 1. januar 2020. Vestfold og Telemark fylkeskommune vil overta ansvaret for Notodden flyplass fra 2020, og den delen av bevilgningen som gjelder denne flyplassen overføres i 2020, jf. Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet. De øvrige regionale myndighetene ønsker at Samferdselsdepartementet forvalter avtalene ut 2020.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	230 021	229 900	245 500
	Sum kap. 1313	230 021	229 900	245 500

Post 01 Driftsutgifter

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

utvikling og oppdatering av regelverk, informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Luftfartstilsynet bistår Samferdselsdepartementet i forbindelse med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten, og er representert i internasjonale organisasjoner på luftfartsområdet med stor betydning for Norge.

Det foreslås bevilget 245,5 mill. kr i 2020, som er en økning på om lag 15,6 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2019. Økningen er i hovedsak knyttet til arbeid på området ubemannede luftfartøyer (droner), mens øvrige midler går til arbeid med sikkerhet og bakgrunnsjekk. Deler av økningen finansieres med gebyrer.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Gebyrinntekter	135 791	141 100	148 500
02	Refusjon av diverse utgifter	2 500		
	Sum kap. 4313	138 291	141 100	148 500

Post 01 Gebyrinntekter

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

I 2020 budsjetteres det med 148,5 mill. kr i gebyrinntekter. Økningen gjelder i hovedsak økte gebyrinntekter på droneområdet og gebyrinntekter knyttet til bakgrunnssjekk, jf. omtale under kap 1313, post 01.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	74 964	76 700	84 900
	Sum kap. 1314	74 964	76 700	84 900

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 84,9 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport i 2020, som er en økning på 6,9 mill. kr fra saldert budsjett 2019.

Statens havarikommisjon for transport skal gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vei-sektoren 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.

Regjeringen har besluttet at undersøkelsesmyndigheten for forsvarssektoren overføres til

Statens havarikommisjon for transport fra 1. juli 2020. Bevilgningen på posten er derfor økt, mot en tilsvarende reduksjon under Forsvarsdepartementet. Den økte bevilgningen til havarikommisjonen skal gå til å dekke utgiftene til seks stillinger i andre halvår 2020. Videre skal økningen dekke utgifter til undersøkelser og midlertidige lokaler, samt enkelte etableringskostnader. Regjeringen vil komme tilbake til kostnader knyttet til bygningsmasse og eventuelle andre justeringer i revidert nasjonalbudsjett 2020 og i statsbudsjettet for 2021. Omorganiseringen skal skje innenfor berørte departementers gjeldende budsjetttrammer.

Kap. 4312 Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
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 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
80	Renter	39 713	30 300	22 200
	Sum kap. 5619	39 713	30 300	22 200

Post 80 Renter

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

mellom staten og selskapet. For 2020 er rentene beregnet å utgjøre 22,2 mill. kr.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
85	Utbytte	249 700	512 500	208 000
	Sum kap. 5622	249 700	512 500	208 000

Post 85 Utbytte

Ved behandlingen av Meld. St. 30 (2016–2017) *Om verksemda i Avinor AS*, jf. Innst. 430 S (2016–2017), sluttet Stortinget seg til en langsiktig utbytteforventning for Avinor AS som innebærer normalt utbytte på 50 pst. av årsresultat etter skatt.

Avinors årsresultat etter skatt for regnskapsåret 2018 var på 1 169,7 mill. kr. Det ble i 2019 tatt et utbytte på 584,9 mill. kr.

For regnskapsåret 2019 venter Avinor et resultat etter skatt på 416 mill. kr. I tråd med utbytteforventningen er det foreslått å budsjettere med et utbytte fra Avinor AS på 208 mill. kr i 2020. Endelig utbytte fastsettes på selskapets generalforsamling i 2020.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1320	Statens vegvesen	30 168 894	31 433 800	32 358 500	2,9
1321	Nye Veier AS	5 278 800	5 431 900	5 605 700	3,2
1323	Vegtilsynet	18 781	19 000	19 200	1,1
Sum kategori 21.30		35 466 475	36 884 700	37 983 400	3,0

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4320	Statens vegvesen	837 546	831 700	855 700	2,9
4322	Svinesundsforbindelsen AS	85 000	80 000	104 000	30,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	2 979	3 000	2 000	-33,3
Sum kategori 21.30		925 525	914 700	961 700	5,1

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

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

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

Til veiformål totalt er budsjettforslaget for 2020 på 38,0 mrd. kr. For kap. 1320 Statens vegvesen, er budsjettforslaget på 32,4 mrd. kr. Fra 2020 innlemmes post 62 Skredsikring fylkesveier, og post 63 Tilskudd til gang og sykkelveier, i rammetilskuddet til kommuner og fylkeskommuner. Justert for innlemmingen er det en økning på 5,4 pst. for veiformål totalt sett og 5,8 pst. for Statens vegvesen fra saldert budsjett 2019.

Til sammen er det satt av 14,4 mrd. kr på Statens vegvesens investeringsposter. I tillegg kommer nærmere 0,5 mrd. kr over kap. 1320, post 29 til OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet i Innlandet, tilskuddet til

Nye Veier AS, som i hovedsak driver utbyggingsaktivitet, med 5,6 mrd. kr på kap. 1321, post 70, samt om lag 9,8 mrd. kr i bompenger til riksveiin-vesteringer. Til sammen utgjør dette om lag 30,3 mrd. kr til investeringer i riksveier i 2020.

Aktivitetsnivået for investeringer innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er høyt ved inngangen til 2020. Store deler av rammen brukes til å sikre rasjonell gjennomføring av vedtatte prosjekter. I tillegg er det rom for forberedende arbeider eller ev. anleggsstart for en rekke nye investeringsprosjekter. Videre prioriteres en rekke nye mindre tiltak, både innenfor programområdene og fornying. I tillegg prioriteres enkelte nye tiltak innenfor statens ansvarsområde i de inngåtte bymiljøavtalene/byvekstavtalene på kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, og post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder.

I tråd med regjeringspartienes bompengeavtale foreslår regjeringen å øke tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene til om lag 1 400 mill. kr per år. Forslaget innebærer en bevilgningsøkning på om lag 870 mill. kr fra saldert budsjett 2019. Økningen foreslås brukt til nedbetaling av bompengegjeld i prosjektene E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal, E18 Arendal–Tvedestrand i Agder, rv. 13 Hardangerbrua i Vestland og E6 Hålogalandsbrua i Nordland. For E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen legges det til grunn at innkrevningen i bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen skal opphøre. For de øvrige prosjektene vil en slik ekstraordinær nedbetaling gi rom for betydelige takstreduksjoner.

Med budsjettforslaget i 2020 reduseres vedlikeholdsetterslepet samlet sett med om lag 700 mill. kr, hovedsakelig knyttet til utbedring av tunnelene på TEN-T-veinettet. Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningen av etterslepet.

Regjeringen legger opp til at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet skal overføres til fylkeskommunene fra 1. januar 2020. Overføringer til fylkeskommunene i forbindelse med avviklingen av sams veiadministrasjon er foreløpig ikke trukket ut av rammen til Statens vegvesen. Regjeringen tar sikte på å håndtere dette gjennom et tillegg til Prop. 1 S (2019–2020).

Statens vegvesen skal gå fra en regional organisering til en struktur med seks divisjoner og et direktorat. Det er også fattet beslutning om lokalisering av divisjonshovedkontor og direktorat som ivaretar at Statens vegvesen fortsatt vil være en organisasjon med lokal tilstedeværelse over hele

landet. Det tas sikte på at ny organisering av Statens vegvesen trer i kraft samtidig med avviklingen av sams veiadministrasjon. Se nærmere omtale under *Andre saker*.

I budsjettforslaget foreslås det også over budsjettet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet 1 538,8 mill. kr til særskilt fordeling innenfor rammetilskuddet til fylkeskommunene til fornying og opprusting av fylkesveinettet og 311,4 mill. kr i kompensasjon for merutgifter knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesvei.

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 fremkommelighet 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.

Riksveiene er hovedårene i veitransportsystemet og består av nærmere 10 700 km vei og 17 ferjesamband. Av den samlede lengden på riks- og fylkesveinettet utgjør riksveiene om lag 20 pst., mens de står for om lag halvparten av det samlede veitrafikkarbeidet (antall kjøretøykm). For næringstransport med tunge kjøretøy er om lag 65 pst. av veitrafikkarbeidet på riksvei.

Ved utgangen av 2018 var det 650 km firefelts riksvei. Dette utgjør drøyt halvparten av det veinettet hvor det på sikt vil kunne være krav om firefeltsvei ut fra veinormalkrav. Videre var det midtrekkverk på 340 km to- eller trefelts veier. Dette er om lag en fjerdedel av kravene i veinormalene. Om lag 1 500 km eller om lag 13 pst. av riksveiene er for smale for å tilfredsstille kravene til tofelts vei med gul midtlinje.

Det var om lag 1 550 km gang- og sykkelveier og om lag 74 km kollektivfelt på riksvei ved utgangen av 2018. Det er behov for 1 700 km gang- og sykkelveier og om lag 200 km kollektivfelt langs riksvei i henhold til veinormalene.

En hovedutfordring for Statens vegvesen blir å opprettholde det høye aktivitetsnivået i sektoren, samtidig som det skal sikre nødvendig kvalitet i leveransene i omstillingsperioden som følger av ny organisering av etaten og avviklingen av sams veiadministrasjon, jf. omtale under *Andre saker*.

Statens vegvesen skal effektivisere for å nå et overordnet mål om mer vei for pengene. Etaten skal redusere sine kostnader fra 12,7 mrd. 2020-kr i 2017 til 10,9 mrd. 2020-kr i 2023, jf. Prop. 1 S (2018–2019). Ved overføring av fylkesvegadministrasjon til fylkene vil effektiviseringsmålet kun gjelde gjenværende statlig virksomhet. Statens vegvesen vil fortsette sitt effektiviseringsarbeid i 2020.

Nye Veier AS skal prioritere strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet innenfor sin samlede utbyggingsportefølje. Selskapet har forutsigbar og langsiktig finansiering gjennom statlige bevilgninger og bompenger. Med en videreføring av et bevilgningsnivå tilsvarende forslaget for 2020 vurderer selskapet at utbygging av de fleste prosjektene i oppstartsporteføljen på 12 år er realistisk. En slik fremskyndet utbygging av sentrale deler av riksveinettet til en standard med høyt sikkerhetsnivå og som legger til rette for høy fartsgrense, bedrer fremkommeligheten og forventes å bidra positivt i arbeidet med å redusere de alvorligste ulykkene. 2. juli 2019 åpnet Nye Veier AS sin første strekning. Selskapet har som mål å effektivisere drift og vedlikehold av sine veier på samme måte som det har effektivisert veibyggingen.

Kostnadsøkninger er en utfordring i gjennomføringen av veiprojekter, særlig i tidlige planleggingsfaser. Dette kan bl.a. skyldes at prosjektet øker i omfang gjennom planleggingen, lokale og regionale krav, eller endrede forutsetninger som følge av f.eks. nye lovpålagte krav eller tekniske utfordringer som f.eks. vanskeligere grunnforhold enn det som var lagt til grunn. Samferdselsdepartementet har fra 2019 innført en tydeligere modell for kostnadsstyring i prosjektenes plan- og gjennomføringsfase som er innarbeidet i Statens vegvesens interne styring. For å bidra til bedre kostnadskontroll følges Statens vegvesens investeringsprosjekter tett opp. Statens vegvesen har bl.a. innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål og styringsramme for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette skal føre til større kostnadsbevissthet i hele organisasjonen og på sikt bidra til å redusere nivået på kostnadsøkninger. Statens vegvesen arbeider for at det skal bli større bevissthet i organisasjonen om at potensielle kostnadsøkninger meldes tidlig nok til at muligheten for kutt og endring fremdeles er til stede.

Regjeringen har som mål å effektivisere planprosessene og redusere planleggingstiden, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Hensynet til bedre kostnadsstyring og hensynet til effektivisering av disse prosessene

kan i enkelte tilfeller være til dels motstridende hensyn. Departementet legger opp til å finne en god balanse mellom kostnadsstyring og effektive planprosesser i de enkelte prosjektene.

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringstransporter og øvrige trafikanter. Riksveinettet i Norge er som hovedregel åpent og tilgjengelig hele året, men bl.a. fjellovergang med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til periodevis redusert fremkommelighet. Antallet stengninger forventes å bli redusert når tiltak på veinettet som er under utbygging, blir ferdig. Mange av stengningene skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2018–2019 var rv. 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 261 timer, E134 Haukelifjell 78 timer og E6 Saltfjellet 148 timer.

Klimaendringer medfører behov for økt forebyggende innsats for å ivareta veiene, fremkommelighet og trafikksikkerhet. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å fortsette å jobbe med klimatilpasning, spesielt med kunnskapsutvikling og regelverk. Det er viktig å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen. Slik samordning er ivaretatt bl.a. av Naturfareforum, som ledes av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). For å kartlegge sårbarheter langs veinettet knyttet til naturfare og klimaendringer gjennomfører Statens vegvesen strekningsvise analyser. I tillegg har Statens vegvesen etablert en nasjonal bruberedskap for alle veieiere som kan gjenopprette brutte veiforbindelser ved bruk av hurtigmonterbare elementbruer og mobile ferjekai-bruer.

Statens vegvesen forvalter mer enn 5 700 bruer på riksveinettet. Disse bruene skal i henhold til gjeldende regelverk inspiseres regelmessig. Statens vegvesen har etter en gjennomgang av bruforvaltningen gjennomført flere tiltak som skal sikre at inspeksjonene gjennomføres etter regelverket.

Ny teknologi bidrar til å gjøre trafikken mer effektiv og sikrere. Dette medfører også nye krav til veinettet. For å kunne legge til rette for økt digitalisering og samvirkende intelligent transportsystem (ofte kalt C-ITS) og for mer automatiserte transport, er det nødvendig med et sammenhengende digitalisert veinett som bruker tilgjengelig infrastruktur for trådløs kommunikasjon og posisjonering. Statens vegvesen arbeider med å utvikle en sikker plattform for datainnsamling, forvaltning og formidling av transportdata. Utviklin-

gen krever et samarbeid mellom en rekke aktører i tillegg til veimyndighetene, herunder tilbydere av elektronisk kommunikasjon, kjøretøy, transporttjenester og flere andre aktører og myndigheter. Personvern hensyn må ivaretas. Det vises til nærmere omtale av intelligente transportsystemer under *Andre saker*.

I utekontrollvirksomheten har kontroll av tunge kjøretøy hatt økt prioritet de siste årene. Måltrettet utekontroll for å påse at regelverk følges blir videreført med kontroll til tider og steder som bidrar til økt trafikksikkerhet, fremkommelighet og like konkurransevilkår i transportbransjen. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre styrkes nå ytterligere. For øvrig videreføres kontrollinnsatsen. I tillegg til vinterutrustning har sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje blitt prioritert i kontrollaktiviteten.

For å bedre fremkommeligheten vinterstid og redusere trafikale problemer forårsaket av tunge kjøretøy, har Statens vegvesen høy beredskap i utekontrollvirksomheten på dager det er varslet vanskelig føre. Som følge av krevende forhold vintervesongen 2018–2019 er det igangsatt arbeid med å innføre strengere krav til vinterdekk fra og med sesongen 2019–2020, med mål om å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for tunge kjøretøy i Norge. Samferdselsdepartementet legger opp til å øke gebyrsatser for mangler ved dekk og kjetting.

En stor del av tunnelene på riksveinettet er mer enn 30 år gamle. Mange er lange og har mye teknisk utstyr. Utilstrekkelig vedlikehold av tunnelene over mange år har ført til behov for omfattende vedlikehold, reparasjon og utskifting av gammelt sikkerhetsutstyr. Arbeidet med å utbedre tunneler for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene har vist seg å være mer omfattende enn tidligere antatt, og kostnadene har vært undervurdert. Samferdselsdepartementet mener av den grunn at det er nødvendig å endre gjennomføringsstrategien for tunneloppgraderingen slik at i hovedsak kun kritisk vedlikehold og utbedringer som er viktig for tunnelenes sikkerhet, gjennomføres samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Utbedring av tunneler på de viktigste riksveiene (TEN-T-veinettet) prioriteres. På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tunneltiltak på det øvrige riksveinettet ikke bli gjennomført innen 2022–2023 som tidligere planlagt, men i hovedsak bli utsatt til etter 2023.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det et mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektiv-

transport, sykkel og gange (nullvekstmålet for persontransport med bil). Bymiljø/byvekstavtalen er statens viktigste verktøy for å nå dette målet. Avtalene er langsiktige, og innebærer gjensidige forpliktelser mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om finansiering og virkemiddelbruk for å nå nullvekstmålet. Avtalene omfatter satsing på kollektivtransport, sykling og gange. De ni byområdene Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen. Staten har inngått bymiljø- eller byvekstavtaler for de fire største byområdene. Det ligger så langt an til god måloppnåelse da personbiltrafikken er redusert og kollektivtransporten har økt i disse byområdene.

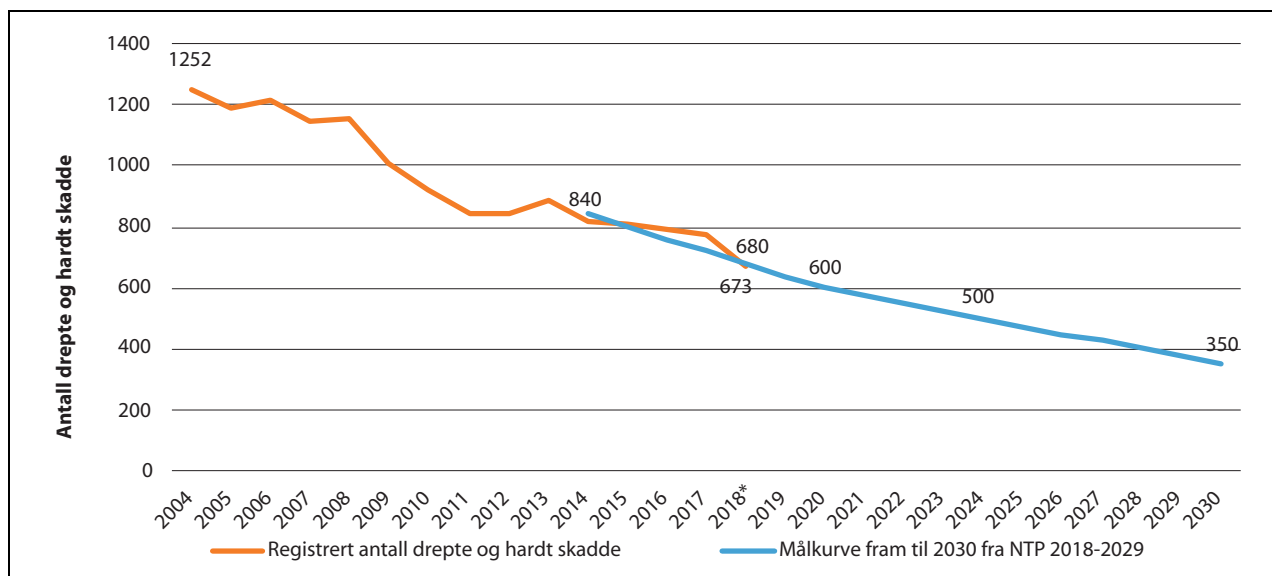
Pålitelighet, god fremkommelighet og god kapasitet er de viktigste virkemidlene for å gjøre kollektivtransporten konkurransedyktig overfor biltrafikken. Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det ble foretatt om lag 681 millioner kollektivreiser i 2018 der litt over halvparten er reiser med buss.

Ved behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. 460 S (2016–2017), la transport- og kommunikasjonskomiteen til grunn et mål om sykkelandel på 8 pst. i landet som helhet og 20 pst. i de største byene. Det går også frem av planen at regjeringen vil legge til rette for at åtte av ti elever skal velge å gå eller sykle til og fra skolen. De siste reisevaneundersøkelsene viser at nasjonal sykkelandel er 5 pst., og at seks av ti barn går eller sykler til og fra skole. Dette viser at det fortsatt er et stykke igjen til målene er nådd.

Det er betydelige utfordringer med å gjøre transportsystemet med hele reisekjeder universelt utformet og tilgjengelig hele året. Samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene er avgjørende for å få til gode løsninger for utforming, drift og informasjon som gir god fremkommelighet og orientering for alle trafikantgrupper. Krav til god tilgjengelighet hele året er innført i alle driftskontrakter for riksvei. En stor del av bussholdeplasser og kollektivknutepunkter på riksveinettet må oppgraderes for å bli universelt utformet.

God infrastruktur er av stor betydning for trafikksikkerheten. Bygging av nye møtefrie veier forbedrer trafikksikkerheten betydelig, jf. bl.a. firefeltsveier E6 i Viken og E18 i Vestfold og Telemark.

Måltrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Det har over tid vært en markant nedgang i



Figur 5.3 Målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018–2029 og ulykkesutviklingen i 2004–2018

* Tallet for 2018 er foreløpig.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

antall drepte i veitrafikken, og 2018 var fjerde året på rad at Norge var det landet i Europa som hadde lavest antall drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet. Målkurven i figur 5.3 viser nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2030 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde. Ved utgangen av 2018 viser foreløpige tall sju færre enn nivået på målkurven.

Utforkjøringsulykker og møteulykker utgjør i underkant av 70 pst. av alle dødsulykker i veitrafikken. Trafikkulykkene på det kommunale veinettet domineres av ulykker med fotgjengere og syklist. Statistikken viser at 30 pst. blir drept eller hardt skadd på riksveier, 44 pst. på fylkesveier, 19 pst. på kommunale veier og 7 pst. på andre veier som er åpne for allmenn trafikk. En sammenligning av gjennomsnittlig risiko i perioden 2015–2018 viser at det på riksveinettet var 11,5 drepte og hardt skadde per mrd. kjørte km, på fylkesveinettet 20,7 drepte og hardt skadde per mrd. kjørte km og på det kommunale veinettet 15,4 drepte og hardt skadde per mrd. kjørte km. Innsatsen fra fylkeskommunene og kommunene er derfor av stor betydning for ulykkesutviklingen.

Statens vegvesen har siden 2005 analysert alle dødsulykkene i trafikken. Høyere fart enn fartsgrensen, og/eller etter forholdene var i 2018 en medvirkende årsak til om lag 41 pst. av dødsulykkene. Dette er en noe høyere andel enn de foregående årene. Manglende ferdigheter hos førerne, ruspåvirkning, forhold knyttet til vei og veimiljø og teknisk standard på kjøretøy er også medvir-

kende årsaker til dødsulykker. Feil og manglende bruk av bilbelte har stor betydning for hvor alvorlige ulykkene blir. Andelen av de omkomne i bil som enten ikke brukte bilbelte eller var feilsikret, er betydelig redusert fra om lag 40 pst. for få år siden til et gjennomsnitt på om lag 30 pst. de siste årene. Bilbeltebruken er lavere for førere av tunge kjøretøy enn for førere av personbiler.

I trafikksikkerhetsarbeidet videreføres satsingen på tiltak som kan påvirke trafikantatferd, fysiske tiltak på veinettet og kjøretøyrettede tiltak. Av fysiske tiltak prioriteres bygging av nye trygge veier, midtrekkverk og forsterket midtoppmerking (rumlefelt) for å forhindre møteulykker. For å få ned antall alvorlige utforkjøringsulykker har Statens vegvesen satt i gang et langsiktig og systematisk arbeid med å utbedre terrenget langs veiene. Revidert føreropplæring, mer målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet, samt utskifting av kjøretøyparken til kjøretøy med stadig nyere teknologi, bidrar også til bedre trafikksikkerhet. Statens vegvesen har i samarbeid med alle sentrale aktører utarbeidet *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Planen inneholder 136 konkrete tiltak som vil bidra til å nå målet i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Arbeidsvarsling i forbindelse med veiarbeid er et ansvarsområde som skal prioriteres, og som gir samfunns effekter knyttet til trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Statens vegvesen har avdekket en rekke saker som viser hvordan trafikant- og kjøretøyområdet rammes av useriøse og kriminelle aktører. Det

arbeides derfor bl.a. med å videreutvikle samarbeidet mellom kontroll- og tilsynsetatene nasjonalt og å styrke internasjonal samhandling. For å styrke innsatsen mot arbeidslivskriminalitet skal arbeidet fremover også omfatte investeringsprosjekter og gjennomføring av drift og vedlikehold. Statens vegvesen samarbeider tett med bransjen og andre offentlige etater om å motvirke arbeidslivskriminalitet, herunder med a-krimsentrene som er opprettet av regjeringen.

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta trafikksikkerhet langs riksveiene. Videre har Vegtilsynet en kontrollfunksjon med tilbydere av trafikkinformasjon etter forordningene under ITS-direktivet. Tilsynet har et risikobasert tilsyn og prioriterer områder med høy risiko for svikt og der konsekvensene ved svikt kan være alvorlige. Vegtilsynet kan også foreslå endringer i regelverket dersom det er nødvendig for å bedre sikkerheten på riksveiene.

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Veitrafikken står for om lag 17 pst. av de nasjonale klimagassutslippene.

Luftkvaliteten i Norge har de siste årene bedret seg betraktelig. Det er likevel overskridelser av grenseverdiene for lokal luftkvalitet i noen norske kommuner og byområder i perioder. I 2018 hadde Norge for første gang ingen brudd på grenseverdien for NO₂. Svevestøvnivåene (PM₁₀ og PM_{2,5}) er blitt lavere de siste 20 årene, men påvirkes i stor grad av meteorologiske forhold som varierer fra år til år.

Økt trafikk, drift av veinettet og veiutbygging øker miljø- og klimaskadelige utslipp og øker 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. I planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av veiene legger Statens vegvesen vekt på å ta hensyn til naturmangfold og å redusere bruk av miljøskadelige kjemikalier. For deler av påvirkningen på naturmangfold går utviklingen i riktig retning. Dette gjelder f.eks. arbeidet med å bekjempe fremmede skadelige arter og ivareta truede arter. Høy utbyggingstakt gir nye utfordringer som må løses i planleggingsfasen.

For å redusere miljøskadelige utslipp skal bruk av miljøgifter raskest mulig fases ut ved å følge Miljødirektoratets prioriteringer. Det skal vurderes om ønsket effekt kan oppnås ved bruk av mindre miljøskadelige kjemikalier der det kan

skje uten urimelig kostnad eller ulempe. Saltforbruket de senere årene har vært økende og er større enn ønskelig. Endring i klima er en faktor som har bidratt til økt salting. Det vises til omtale av utvikling i saltforbruk og tiltak under *Resultatrapport 2018*.

I veisektoren er det krevende å nå de nasjonale målene for støy. Økt trafikk og befolkningsøkning i støyutsatte områder fører til at en større del av befolkningen blir utsatt for støy, særlig utendørs. Nye veier som blir lagt utenom tettsteder og mindre byer, bidrar til å redusere støyproblemet. I tillegg gjennomføres støytiltak i forbindelse med veiutbygginger.

Det har de siste årene blitt økt oppmerksomhet på utfordringene med og miljøkonsekvensene av mikroplast. Veisektoren bidrar til utslipp av mikroplast, bl.a. gjennom slitasje fra bildekk. Statens vegvesen ser nærmere på kilder og tiltak for å hindre spredning.

Hovedtrekkene i strategien for drift av riks- og fylkesveinettet har ligget fast siden konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i 2003 med felles driftskontrakter for riks- og fylkesveinettet. Med avviklingen av sams veiadministrasjon skal det opprettes separate kontrakter for riks- og fylkesveinettet. Dette er ventet å gi økte kostnader i en overgangsperiode. For driftskontraktene har det vært en prisøkning i 2019.

Statens vegvesen vil modernisere organisasjonen og øke bruken av digitale løsninger internt i organisasjonen og i tjenester til brukerne. Målet med endringene er at arbeidsoppgaver forenkles og manuelle oppgaver fjernes samtidig som tjenestetilbudet blir bedre.

Nye selvbetjeningsløsninger utvikles fortløpende og er populære. Brukerne kan i økende grad utføre tjenester på nett når det passer dem uten å måtte møte på en trafikkstasjon med begrenset åpningstid. Eksempelvis leverer nå 90 pst. salgsmelding digitalt. Differensierte gebyrer ble innført for flere tjenester 1. januar 2019, og innebærer at brukerne får lavere gebyr dersom de bruker selvbetjente løsninger i stedet for å få utført tjenesten på trafikkstasjon. Dette er et viktig virkemiddel for å få enda flere til å ta i bruk digitale løsninger.

Resultatrapport 2018

Fremkommelighet

Statens vegvesen åpnet 60,3 km nye riksveistrekninger for trafikk i 2018. Av dette var 6,7 km firefelts vei. Følgende veiprosjekter med kostnad over 200 mill. kr ble åpnet for trafikk i 2018:

- E18 Bommestad–Sky i Vestfold. Det er bygd 6,7 km firefelts vei. Utbyggingen har omfattet en bru på 570 m som delvis går over innsjøen Farris ved Larvik og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km, hhv. øst og vest for Farris.
- Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark. Utbyggingen har omfattet 3,6 km trefelts vei med midtrekkverk i ny trasé og nødvendige tilknytninger til dagens veinett.
- Rv. 36 Slåttekås–Årnes i Telemark. Til sammen 7,1 km vei i dagens trasé ble utbedret.
- Rv. 13 Deildo i Hordaland. Prosjektet har omfattet skredsikring og breddeutviding av en om lag 2,6 km lang strekning.
- Rv. 13 Joberget i Hordaland. Utbyggingen har omfattet 4,6 km ny vei med om lag 2 km i tunnel. Prosjektet sikrer en skredutsatt strekning og eliminerer en flaskehals ved Øvre Vassenden.
- E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal. Utbyggingen har omfattet skredsikring av to skredutsatte punkt i Romsdalen.
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland. Utbyggingen har omfattet bygging av ny bru på om lag 1 500 m over Rombaken og 6,4 km vei fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 m lang tunnel til Karistranda. Videre omfattet prosjektet skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal-Leirvik, hvorav 1,1 km i tunnel.
- E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms. Utbyggingen har omfattet 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnes-fjellet og en bru over Manddalselva, samt nødvendige tilknytninger til eksisterende E6.
- E8 Sørkjøsfjellet i Troms. Utbyggingen har omfattet 2,3 km ny vei i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkryss (fv. 866 til Skjervøy) og Sørkjosen i Nordreisa kommune. I tillegg er om lag 2 km vei sørvestover fra Langslettkryss utbedret.
- E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark. Utbyggingen har omfattet 4,8 km ny vei hvorav 3,4 km legges i tunnel. Tunnelen vil erstatte dagens vei som har dårlig standard.

I 2018 hadde både Statens vegvesen og Nye Veier AS utbyggingsaktivitet på en rekke prosjekter. For Nye Veier gjaldt det prosjektene E6 Koloen–Moelv i Hedmark, E18 Tvedestrand–Arendal i Vest-Agder, E39 Kristiansand–Mandal i Vest-Agder og Langangen–Dørdal i Telemark. Prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Vest-Agder ble åpnet for trafikk i juli 2019.

11 skredutsatte punkter ble utbedret i 2018, mot forventede 8. Bl.a. ble prosjektet rv. 13 Jober-

get i Hordaland åpnet for trafikk i 2018, mens det var planlagt åpnet i 2017. I tillegg ble det utbedret et skredutsatt punkt på E39 ved Try i Vest-Agder som et akuttiltak etter skred.

24,3 km vei ble utbedret slik at veibredden tilfredsstilte kravet om å etablere gul midtlinje. Målet var 28,8 km. Bl.a. ble utbedringen av rv. 9 ved Skomedal i Aust-Agder fullført i 2017, mot opprinnelig planlagt i 2018.

Det ble etablert 1,4 km kollektivfelt langs riksveinettet i 2018. Målet var 4 km. Bl.a. var prosjektet rv. 110 Ørebekk–Simo i Østfold planlagt åpnet i 2018, men er forsinket og forventes nå åpnet for trafikk i 2019.

Målet for 2018 var å legge til rette 24,3 km vei for gående og syklende, hvorav 9,9 km i byer og tettsteder. Resultatet ble 24,6 km, hvorav 14,4 km i byer og tettsteder. For byer og tettsteder skyldes avviket i hovedsak at prosjektet E6 Hålogalandsbrua ved Narvik i Nordland åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere planlagt i 2017.

Driften av veinettet ble i 2018 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029. Driftskontraktene som Statens vegvesen inngikk i 2018, avløste primært kontrakter med oppstart i 2013. Den reelle prisveksten i disse kontraktene var på om lag 15 pst. sammenlignet med 2013. Det er krevende å finne isolerte forklaringer på årsaker til prisveksten fra 2013. Kontraktene utvikles kontinuerlig for å tilpasses oppdaterte krav, teknologitvilling m.m. Bl.a. ble oppgjørsform for salting og strøing endret fra kompensasjon for mengde til tidsbruk fra 1. september 2018.

Det ble lagt nytt veidekke på om lag 940 km i 2018. Antall kilometer dekke som legges per år, vil variere med pris, veibredde, veiens tilstand, hvor omfattende tiltaket er, samt type asfalt som legges. Ved utgangen av 2018 viste målinger at 91,5 pst. av riksveinettet som Statens vegvesen har ansvaret for, tilfredsstiller kravene til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden, mot 92 pst. ved utgangen av 2017.

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at vedlikeholdsetterslepet i 2018 ble redusert. Det er først og fremst prioriteringen av utbedring av tunneler på TEN-T veinettet for å ivareta EUs krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene som bidrar til at vedlikeholdsetterslepet samlet sett reduseres.

I 2018 ble to kollektivknutepunkter og 33 holdeplasser oppgradert til universell utforming. Det er to holdeplasser mer enn lagt til grunn i statsbudsjettet for 2018. Tre kollektivknutepunkter i Oslo, Bergen og Lillehammer er utpekt til å tilby

assistanse til busspassasjerer med nedsatt funksjonsevne fra 2018 i samsvar med forskrifter. Statens vegvesen har tilsyn med assistanseordningen. Fra 2018 gjelder oppdaterte krav til bedre tilgjengelighet for alle driftskontrakter på riksveier. I 2018 oppfylte halvparten av kontraktene til drift av riksveiferjesambandene kravene til universell utforming. Innen 2022 vil samtlige riksveiferjesamband ha krav til universell utforming i kontraktene.

Gjennom lanseringen av trafikkdataportalen er tilgjengeligheten til trafikkdata økt for privatpersoner og leverandører av tjenester m.fl. Det utvikles bedre systemer for ulykkesanalyser, utvikling av Nasjonal vegdatabank og veitrafikksentralene samt systemer for gjennomføring av bompengereformen.

Statens vegvesen skal effektivisere for å nå et overordnet mål om mer vei for pengene. Statens vegvesen skal redusere sine kostnader fra 12,7 mrd. 2020-kr i 2017 til 10,9 mrd. 2020-kr i 2023. I 2018 reduserte Statens vegvesen de interne kostnadene med om lag 470 mill. kr.

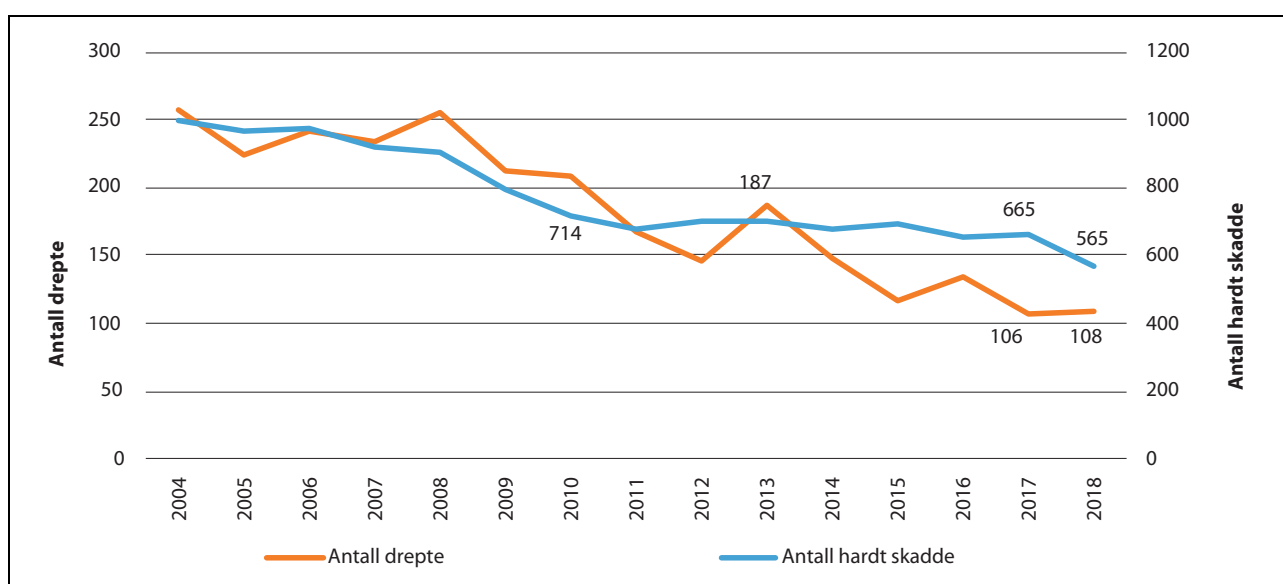
Trafikksikkerhet

I 2018 ble 108 personer drept og 565 personer hardt skadd i veitrafikkulykker (foreløpige tall). Antall drepte er to flere enn i 2017, mens antall hardt skadde er redusert med 100. Summen av drepte og hardt skadde ligger noe lavere enn det som er angitt i målkurven i Nasjonal transportplan 2018–2029 som nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2030.

Det har de siste ti årene vært betydelige endringer i ulykkesbildet. Andelen av drepte og hardt skadde som er førere eller passasjerer i bil, er kraftig redusert, mens andelen som er MC-førere og syklister, har økt. Videre har det vært en utvikling i retning av at en økende andel av de alvorlige ulykkene skjer i by- og tettstedsområder. Imidlertid representerte 2018 et mulig trendbrudd. Sammenlignet med 2017 var det i 2018 en kraftig reduksjon i drepte og hardt skadde i de største byområdene, særlig syklister.

I Prop. 1 S (2017–2018) ble det anslått at veiprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2018, ville gi en reduksjon i drepte og hardt skadde med til sammen 2,5 personer per år. Gjennomførte tiltak i 2018 er beregnet å redusere antall drepte og hardt skadde med i underkant av fire per år. Det gode resultatet skyldes i hovedsak at det ble etablert forsterket midtoppmerking på om lag 165 km riksvei, mens målet i 2018-budsjettet var 6 km. Etablering av forsterket midtoppmerking skjer i hovedsak i forbindelse med reasfaltering. Omfanget av strekninger som skulle få forsterket midtoppmerking, ble først endelig avklart i forbindelse med gjennomføringen av dekkeleggingsprogrammet etter at statsbudsjettet for 2018 var vedtatt. Ved utgangen av 2018 var det samlet etablert om lag 1 900 km med forsterket midtoppmerking på riksveinettet.

Det ble videre ferdigstilt flere km møtefri vei i 2018 enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019). Totalt ble 7,7 km firefelts vei og 8,1 km to- og trefelts vei med midtrekkverk åpnet for trafikk, mens det var lagt til grunn henholdsvis 2,3



Figur 5.4 Drepte og hardt skadde i veitrafikken 2004–2018

Foreløpige tall.

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

km og 5 km. Avviket for firefelts vei gjelder prosjektet E18 Bommestad–Sky i Vestfold som åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere planlagt i 2017. Avviket på to-tre-felts vei på om lag 3 km gjelder prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Telemark som åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

I 2018 ble det gjennomført tiltak på 74 km riksvei for å redusere antall alvorlige utforkjøringsulykker på riksveinettet. Dette var tiltak som rekkverk langs veien, ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. I tillegg ble det gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere 38 km av riksveinettet.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for 2018 viser at 97,4 pst. av alle førere og forsetepasasjerer i lette kjøretøy brukte bilbelte mot 97,2 pst. i 2017. For tunge kjøretøy var andelen blant førere i 2018 på 86,9 pst. mot 84,3 pst. i 2017.

I 2018 videreførte Statens vegvesen to nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med temaene bruk av setebelte i buss og bedre samspill mellom syklist og bilister. I tillegg ble det lansert en ny kampanje om oppmerksomhet i trafikken. Målet for denne kampanjen i 2018 var å vise konsekvenser av uoppmerksomhet i trafikken. Evalueringen etter det første av fire år viser god måloppnåelse ved at flere trafikanter har blitt bevisst på konsekvenser av uoppmerksomhet.

Statens vegvesen utfører kontroll av tunge kjøretøy, førere m.m., i hovedsak etter veitrafikk- og yrkestransportlovgivningen. Antall tungtransportkontroller ble videreført på et høyt nivå. Kontrollene i 2018 var særlig rettet mot vinterutrustning, brems og kabotasje, samt kjøre- og hviletid. Andel kjøretøy med mangler og bruksforbud var på samme nivå som i 2017. Kontroll av vinterutrustning viste at flere utenlandske vogntog tilfredsstilte kravene til å ferdes på norske vinterveier enn tidligere år.

Antall stikkprøver av utført periodisk kjøretøykontroll i 2018 var lavere enn i 2017 og noe under EU-kravet om 0,3 pst. av gjennomførte kontroller. Årsaken til dette er bl.a. fortsatt prioritering av tilsyn med verksteder som utfører reparasjon av store skader. På trafikantområdet ble det ført tilsyn med den obligatoriske føreropplæringen. Det ble fattet 60 vedtak om tilbakekallinger av godkjenninger av trafikkskoler i 2018, sammenlignet med 48 i 2017.

Statens vegvesen har videreutviklet samarbeidet med andre tilsyns- og kontrollmyndigheter. Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2018 er det utarbeidet en nasjonal strategi og

handlingsplan for samordnet aktivitet på veitransportområdet.

I 2018 var det for ferjedriften, totalt på riks- og fylkesvei, rapportert inn 52 hendelser (inklusive arbeidsulykker/personskader) til Sjøfartsdirektoratet. Dette er en liten nedgang fra 2017. Det var 18 personulykker og 32 skipsulykker.

Vegtilsynet

Vegtilsynet hadde tre hovedtemaer for sine undersøkelser i 2018. Disse var klimatilpasning, tunnel-sikkerhet og vinterdrift. I 2018 publiserte Vegtilsynet 15 tilsynsrapporter, og 12 avvik fra sju tidligere tilsynssaker ble lukket.

På bakgrunn av Vegtilsynets funn har Statens vegvesen satt i verk tiltak som har ført til bedre trafikksikkerhet i arbeidsvarslingsområder, bedre oppfølging av styringsinformasjon fra driftskontrakter og bedre planverk for trafikkbereidskap på omkjøringsruter. Tilsyn hos Nye Veier AS har bidratt til at selskapet har fått mer oppmerksomhet på klimaendringer, reguleringsplanprosessen og styringssystemet.

Klima og miljø

Klimagassutslipp

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå for 2018 viser at klimagassutslippene fra veitrafikken var 9,0 mill. tonn CO₂-ekvivalenter som er 17 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Utslippene fra veitrafikken økte med 2,3 pst. fra 2017 til 2018. Utslippsøkningen i 2018 kommer i hovedsak av at omsetningen av biodrivstoff ble redusert fra 2017 til 2018. Den grønne omleggingen av engangsavgiften siden 2013 og elbilpolitikken har vært viktig for at Stortingets mål om at det gjennomsnittlige CO₂-utslippet fra nye personbiler i 2020 skal være maksimalt 85 gram per km, ble nådd allerede i 2017. I 2018 var det gjennomsnittlige CO₂-utslippet fra nye personbiler 71 g/km, en reduksjon på 11 g/km fra 2017.

Foreløpige tall viser at omsetningen av biodrivstoff ble redusert fra 659 mill. liter i 2017 til 496 mill. liter i 2018, samtidig som andelen avanserte biodrivstoff økte betraktelig. 196 mill. liter var avansert biodrivstoff som tilsvarer rundt 40 pst. av det solgte biodrivstoffet.

Ferjene i riksveiferjedriften slapp i 2018 ut 245 000 tonn CO₂, som er om lag 3 pst. av utslippene fra veitrafikken.

For veiprojektene som ble åpnet for trafikk i 2018, er det beregnet at CO₂-utslippet fra trafik-

ken vil bli redusert med om lag 370 000 tonn over 40 år. Reduksjonen er i hovedsak knyttet til prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland som kortet inn strekningen Narvik–Bjerkvik på E6 med 18 km. Strekningen Narvik–Bjørnfjell (via E10) ble samtidig 4 km kortere. I tillegg ble det lavere utslipp etter innkorting av strekningen E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms. Samlet direkte utslipp fra byggefasen (hovedsakelig utslipp fra anleggsmaskiner) for de store prosjektene som ble åpnet i 2018, ble før oppstart anslått til om lag 3 100 tonn CO₂.

Nullutslippskjøretøy

Salget av nullutslippskjøretøy økte i 2018. Salget av elbiler økte med 13 prosentpoeng i 2018 sammenlignet med 2017, mens salget av elektriske varebiler økte med 6 prosentpoeng. Av det samlede salget av nye biler, stod elbilene for 34 pst. av salget, mens hydrogenbiler sto for 0,03 pst. Det selges nå flere rene elbiler enn hybridbiler. Elektriske varebiler sto for 11 pst. av salget innen det segmentet i 2018. For ytterligere informasjon viser vi til del III, kap. 6.2.3.

Lokal luftforurensning og støy

I 2018 ble det ikke registrert overskridelser av forurensningsforskriftens grenseverdi for NO₂ (verken årsmiddel eller antall timer over grenseverdi) ved noen av målestasjonene. Det ble registrert to overskridelser for døgnmiddelverdien for svevestøv (PM₁₀) i 2018 (Hamar og Elverum). De viktigste kildene til svevestøv er veislitasje, vedfyring, eksosutslipp og langtransportert forurensning. Naturlig meteorologisk variasjon, den voksende andelen elektriske kjøretøy og lavere utslipp fra nye kjøretøy, kan ha bidratt til å bedre den lokale luftkvaliteten. I tillegg har bedre renhold av veinettet og redusert piggdekkandel bidratt til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrer i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

Statens vegvesen gjennomførte også i 2018 avgassmålinger som videreutvikler kunnskap som har blitt bygd opp i FoU-prosjektet EMIROAD. Målet er å få ny kunnskap om utslipp fra kjøretøy under nordiske forhold og ved ulike kjøreforhold. Statens vegvesen deltar også i det nordiske forskningssamarbeidsprosjektet NORDUST som forsker på produksjon og spredning av veistøv.

Det ble i 2018 gjennomført tiltak for 13 boliger for å få støynivået under grenseverdien på 42 dB innendørs i forurensningsforskriften. I tillegg til

støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjonalt mål at færre personer skal utsettes for støy over 38 dB innendørs. I 2018 gjennomførte Statens vegvesens tiltak som reduserte støyen til under 38 dB innendørs for 42 personer. Målene for antall gjennomførte tiltak i 2018 var betydelig høyere (86 boliger og 218 personer), men nye beregninger viste at behovet for tiltak var lavere enn antatt. I tillegg er flere av støyprosjektene forsinket. Disse forventes å bli gjennomført i 2019.

Naturmangfold, vannforskriften og fremmede arter

Statens vegvesen gjennomførte i 2018 et forprosjekt om naturnøytral vei der det foreslås hvordan veiprojekter kan planlegges, bygges og driftes med ulik grad av naturnøytralitet. I 2018 ble det laget prinsipper for økologisk kompensasjon. Arbeidet med å videreutvikle metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold og arbeid med økologisk kompensasjon ved å følge pilotprosjekter ble gjennomført.

Statens vegvesen bidrar i tverrsektorielt samarbeid om fremmede skadelige arter, truede arter og økologisk grunnkart. I 2018 ble det kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 44 driftskontraktområder. Videre er det utført tiltak mot fremmede arter som er kartlagt tidligere. Driftskontraktområdene kartlegges om lag hvert femte år og før nye driftskontrakter lyses ut. For investeringsprosjektene foretas kartlegging i forbindelse med reguleringsplan og prosjektering. Tiltak er gjennomført i 22 av investeringsprosjektene som pågår.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med å følge opp vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom en direktoratsgruppe med underliggende arbeidsgrupper, regionalt gjennom vannregionutvalgene og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. For å håndtere avrenning av forurenset vaskevann i tunneler har etaten satt i gang arbeid med renseløsninger i forbindelse med noen tunnelrehabiliteringer.

Utvikling i salt- og kjemikaliebruken

I 2018 ble 23 innsjøer nær vei undersøkt for miljøpåvirkning av salt og metall, og 14 av innsjøene er tydelig påvirket av veisalt. Ni innsjøer har saltsjiktning trolig på grunn av salttilførsel, dvs. at det blir liggende et tungt, stabilt lag med relativt høy saltkonsentrasjon nær bunnen av innsjøen, noe som reduserer oksygen i bunnvannet. I fem innsjøer er det høye konsentrasjoner av salt i hele vannmassen og ingen saltgradient i vannsøylen. Kunnskapen

om innsjøenes saltproblemer er grunnlagsdata til utforming av driftskontrakter slik at tiltak kan innarbeides der.

Forbruket av salt økte i 2017–2018-sesongen med om lag 41 pst. fra 2016–2017. Foreløpige tall for saltforbruket for 2018–2019-sesongen viser en nedgang fra 2017–2018 med om lag 26 pst. Saltforbruket har økt de siste årene, men med årlige variasjoner. Delvis kan den generelle økningen i saltforbruk forklares ut fra at det i de siste fem årene har vært strengere krav i Statens vegvesens kontrakter for vinterdrift, f.eks. til hvor raskt veien skal være bar etter snøvær og hvilke arealer som skal være bare. Andelen av veinettet som saltes, har også økt. Videre medfører endring i klima flere perioder i løpet av vinteren behov for mer salting. Økningen i saltbruken har vært større enn ønskelig, og også større enn hva som kan forklares ut fra nevnte forhold. For å redusere bruken av salt settes det i verk flere tiltak, bl.a. endres oppgjørsform for salting/strøing i eksisterende driftskontrakter, og det innføres innstramminger på hvilken bruk av salt entreprenørene får godtgjort. I tillegg kommer FoU, samarbeid med andre kompetansemiljøer og målrettede forbedringstiltak som bedre digitale verktøy for å følge opp driftskontraktene. På noen veistrekninger er det endret vinterdriftsklasse for å redusere saltbruken der det brukes fastsand når vær og føre tillater dette. Fastsand er en strømetode der varmt vann tilsettes sanden ved utstrøing på vei.

Statens vegvesen arbeider for å redusere utslipp av mikroplast. Det ble i 2018 utarbeidet en plan for videre oppfølging av dette området som inkluderer FoU og et samarbeid med Miljødirektoratet.

Dyrket jord og kulturminner

I 2018 ble det kun lagt beslag på 30 dekar dyrket jord til transportformål. I prosjektet rv. 13 Jobberget gikk fire kulturminner tapt som følge av utbyggingen. For øvrig er det ikke rapportert om kulturminner som har gått tapt som følge av nye veinlegg som åpnet i 2018.

Statens vegvesen har fulgt opp Nasjonal verneplan for veier, bruer og veirelaterte kulturminner. Til sammen har seks dispensasjonssaker om tiltak på fredete objekter i Nasjonal verneplan vært behandlet hos Riksantikvaren i 2018. I tillegg har Statens vegvesen vært rådgiver for andre aktører på fire tiltak som berører objekter i Nasjonal verneplan.

Statens vegvesen samarbeidet i 2018 med Riksantikvaren om en gjennomgang av etatens

110 fredede eiendommer. Formålet er å sikre en bedre forståelse av hva som inngår i og er formålet med fredningen av de enkelte objektene. Dette vil lette og effektivisere fremtidig forvaltning. Fredningsbestemmelsene er nå nedfelt i fire forskrifter, og det tas sikte på å samle disse i en forskrift.

Mål og prioriteringer 2020

Regjeringen har som mål å utvikle et moderne, sikkert og fremtidsrettet transportsystem som løser innbyggernes behov for fremkommelighet på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Regjeringens prioriteringer i budsjettet bidrar til å gjøre trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere, og bidrar dermed til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. En infrastruktur med god standard og fortsatt høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet bedrer trafikksikkerheten.

Nye teknologiske løsninger, regionreformen, annen omstilling innen samferdselssektoren og mer brukerorientering påvirker Statens vegvesens rolle, ansvar og måten oppgavene bør løses på. Etaten skal legge til rette for endringer som dette medfører, og samtidig nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Statens vegvesen skal effektivisere for å nå et overordnet mål om mer vei for pengene. Statens vegvesen skal redusere sine kostnader fra 12,7 mrd. 2020-kr i 2017 til 10,9 mrd. 2020-kr i 2023. Ved overføring av fylksveiadministrasjon til fylkene vil effektiviseringsmålet kun gjelde gjenværende statlig virksomhet. Regjeringen tar sikte på å fremme saken i et tillegg til Prop. 1 S (2019–2020), jf. omtale under *Andre saker, Regionreform*.

Regjeringen har besluttet at Statens vegvesen skal gå fra en regional organisering til en struktur med seks divisjoner og et direktorat. Det tas sikte på at ny organisering av Statens vegvesen trer i kraft samtidig med avviklingen av sams veiadministrasjon. Etaten skal arbeide for å få på plass ny organisasjon slik at de ansatte og etatens oppgaver ivaretas på best mulig måte.

I 2020 vil Statens vegvesen arbeide videre med å utvikle styring av investeringsprosjektene i henhold til Statens prosjektmodell. Det legges særlig vekt på planfasen og arbeid med å unngå uønsket kostnadsutvikling gjennom å sette styringsmål og etablere endringslogg. I gjennomføringsfasen er det et mål at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor styringsrammene (P50).

Aktivitetsnivået for investeringer innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er høyt ved inngan-

gen til 2020. Store deler av investeringsrammen brukes til rasjonell gjennomføring av vedtatte prosjekter. Det er satt av midler til å starte opp skredsikringsprosjektet E16 Kvamskleiva i Innlandet. Det er også prioritert midler til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider for flere prosjekter. Det er bl.a. prioritert midler til grunnerverv og prosjektering på prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken. Det er også satt av midler til forberedende arbeider på prosjektene E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark. I tillegg er det prioritert midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektene rv. 4 Roa–Gran grense i Innlandet, E39 Myrmel–Lunde i Vestland, E39 Ørskogfjellet i Møre og Romsdal, E6 Ballangen sentrum i Nordland og forberedende arbeider til E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark. Det er også funnet rom for en rekke nye mindre tiltak, både innenfor programområdene og fornying. I tillegg prioriteres enkelte nye tiltak innenfor statens ansvarsområde i de inngåtte bymiljø-/byvekstavtalene.

Hovedtrekkene i strategien for drift av riks- og fylkesveinettet har ligget fast siden konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i 2003 med felles driftskontrakter for riks- og fylkesveinettet. Med avviklingen av sams veiadministrasjon skal det opprettes separate kontrakter for riks- og fylkesveinettet. Statens vegvesen utvikler en strategi for kontrakter på riksvei. 2020 vil være en krevende overgangs- og implementeringsfase, men det forutsettes at dette arbeidet vil kunne gi mer effektiv gjennomføring av drift og vedlikehold på sikt.

Statens vegvesen har satt i gang to store forbedringsprosjekter innenfor henholdsvis vinterdrift og styring av vedlikeholdet. Disse skal på sikt bidra til økt effektivitet og økt måloppnåelse innenfor drift og vedlikehold av riksveiene ved bl.a. å se på tiltak for å redusere saltbruk uten negative effekter på sikkerhet og tilgjengelighet. Flere FoU-aktiviteter er også rettet inn mot drift og vedlikehold, deriblant et omfattende samarbeid med NTNU.

Vedlikehold er viktig for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til veinettet, og i 2020 prioriteres de mest kritiske tiltakene innenfor vedlikeholdet.

Arbeidet med å utbedre tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommelighet og trafikksikkerhet. 20 tunneler er planlagt ferdig utbedret i løpet av 2020.

Budsjettforslaget samlet sett (vedlikehold på post 22 og fornying på post 30) fører til at vedlikeholdsetterslepet blir redusert med om lag 700

mill. kr, hovedsakelig i tunneler på TEN-T veinettet. Det er knyttet usikkerhet til beregningene.

Innen ferjedriften videreføres rutetilbudet fra 2019 med frekvens og kapasitetsøkning på enkelte samband der det er inngått ny kontrakt om ferjedriften som starter opp i 2020. Statens vegvesen signerte i 2019 kontrakt om drift av verdens første hydrogenelektriske ferje. Ferjen skal settes inn på ferjesambandet rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik i Rogaland i løpet av 2021. Det vises til nærmere omtale av kap. 1320, post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester.

Klimaendringene gir økte utfordringer med flom og skred, og er en betydelig risiko for veinettet og for økte kostnader til drift og vedlikehold. Det tas i bruk teknologi for å kartlegge, overvåke og sikre mot skred.

Veitransport gir klimagassutslipp fra veitrafikken, ferjedriften, drift og vedlikehold og bygging av infrastruktur. Statens vegvesen arbeider med å redusere utslipp ved bl.a. å bidra til at flere bruker kollektivtrafikk, går eller sykler. Håndtering av mikroplast og øvrig plast fra transportsektoren er en utfordring som etaten vil se nærmere på i 2020.

Statens vegvesen skal også etter regionreformen ha ansvaret for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og trafikkinformasjon for offentlig vei. Gjennom veitrafikksentralene skal Statens vegvesen koordinere tiltak og styre tilgjengelighet på hele veinettet, samt gi informasjon til trafikantene. Statens vegvesen skal fortsette utviklingen av digitalisering på en rekke områder, bl.a. søknadsprosesser og håndbøkene til veinormalene.

Etappemålet i Nasjonal transportplan 2018–2029 innebærer at antall drepte og hardt skadde må reduseres fra 673 i 2018 til 350 i 2030. Dette målet er ambisiøst og forutsetter at det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet videreføres på et høyt nivå. Statens vegvesen vil fortsatt ha et nasjonalt helhetsansvar for trafikksikkerhet. Prioriteringene innenfor Statens vegvesens budsjettammer skal bidra til sikrere riksveier, sikrere kjøretøy og forbedret trafikantatferd. Statens vegvesen vil i tillegg bidra med faglig kunnskapsoppbygging og til styrket samhandling blant sentrale trafikksikkerhetsaktører, bl.a. fylkeskommunene, kommunene, politiet og relevante interesseorganisasjoner.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet skal Statens vegvesen levere publikumstjenester raskt og effektivt over hele landet. En viktig del av dette er å utvikle gode digitale tjenester slik at publikum får utført sine tjenester på beste og enkleste måte. Arbeidet med å digitalisere tjenester som ikke krever oppmøte, fortsetter. Det pågående

digitaliseringsarbeidet gir bedre og mer tilgjengelige tjenester for brukerne, effektiviseringsgevinster og frigjør ressurser til prioriterte områder. Statens vegvesen vil i 2020 arbeide videre med reform av trafikant- og kjøretøyområdet gjennom ny tjenesteleveransemodell og -struktur. Før det tas endelig beslutning skal Statens vegvesen bl.a. foreta ytterligere vurderinger av avbøtende tiltak der ny tjenestestruktur vil gi vesentlige endringer i reisevei for publikum. Dette arbeidet vil danne grunnlag for videre vurderinger og beslutning om hvordan trafikant- og kjøretøyområdet skal struktureres fremover.

Trafikant- og kjøretøyområdet arbeider med utgangspunkt i en målrettet og risikobasert tilsyns- og kontrollvirksomhet. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre styrkes nå ytterligere. For øvrig videreføres kontrollinnsatsen. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje prioriterte områder.

Innsatsen mot arbeidslivskriminalitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, investeringsprosjekter og gjennomføring av drift og vedlikehold er et prioritert område.

Nye Veier AS skal i 2020 videreføre sitt arbeid med store helhetlige utbygginger av sammenhengende firefelts motorvei. Rekkefølgene for utbygging av veistrekingene som inngår i selskapets portefølje, prioriteres av selskapet etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom utbyggingsområdene, ikke bare for å redusere utbyg-

gingskostnadene, men også for å øke nytten i prosjektene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store lønnsomhetsforbedringer som benyttes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Vegtilsynet utfører risikobasert tilsyn som tar utgangspunkt i tilsynets vurderinger av de sikkerhetsmessige utfordringene i veisektoren og hvor tilsynets innsats vil få størst effekt. Tilsynsprogrammet for 2020 vil sette nye prioriterte områder for tilsynsvirksomheten. Programmet vil i stor grad rettes mot risiko for svikt i arbeidsmåter og manglende grad av etterlevelse av regelverket hos tilsynspart. Samferdselsdepartementet vil i 2020 vurdere Vegtilsynets oppgaveportefølje bl.a. i forbindelse med endringene på veiområdet som følge av regionreformen.

Nærmere om budsjettforslaget

Overføringer til fylkeskommunene i forbindelse med avviklingen av sams veiadministrasjon er foreløpig ikke trukket ut av rammen til Statens vegvesen. Regjeringen tar sikte på å fremme saken i et tillegg til Prop. 1 S (2019–2020).

Utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2020

Tabell 5.1 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2020 på utvalgte indikatorer på riksveinettet.

Tabell 5.1 Utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2020

Antall km veinett utbedret med gul midtlinje	10,2
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	55,6
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier	19,0
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking	100,0
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	55,4
Antall km kollektivfelt bygd	2,0
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	41

Det legges opp til å etablere forsterket midtoppmerking på om lag 100 km av riksveinettet, hvorav om lag 95 km forventes etablert i forbindelse med gjennomføringen av dekkeleggingsprogrammet. Dette anslaget er imidlertid usikkert. Med bud-

sjettforslaget er det lagt opp til å bygge om lag 55 km gang- og sykkelveianlegg. 41 holdeplasser er planlagt oppgradert til universell utforming.

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

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019 ¹	Forslag 2020
01	Driftsutgifter		4 334 900	4 872 700
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>		6 631 800	6 431 800
23	Drift og vedlikehold av riksveier, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	11 598 938		
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>		2 179 500	2 214 600
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	959 542	1 631 400	1 212 000
30	Riksveinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1330, post 66</i>	13 915 915	12 555 200	13 229 400
31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	720 365	1 043 400	1 080 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	295 049	18 300	
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> ²	-2 990		
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	252 591	85 700	50 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	87 930		
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	272 500	264 500	254 300
62	Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i>	673 858	776 900	
63	Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i>	99 245	78 500	
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport		25 000	25 800
65	Tilskudd til fylkesveier			100 000
72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 295 951	1 277 300	1 487 900
73	Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene ³		531 400	1 400 000
	Sum kap. 1320	30 168 894	31 433 800	32 358 500

¹ Ved behandlingen av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Innst. 391 S (2018–2019) ble kap. 1320, postene 01, 30 og 73 økt med henholdsvis 290,5, 910 og 200 mill. kr, mens postene 22, 28, 29 og 31 ble redusert med henholdsvis 356,5, 110, 430 og 180 mill. kr.

² Post 35: Regnskap 2018 gjelder refusjoner for kabler i grunn i Dronning Eufemias gate. Det er ikke brukt midler på denne posten i 2018.

³ Post 73: Posten var i 2018 ført på kap. 1330, post 75. Regnskap 2018 var 541,8 mill. kr.

Det foreslås bevilget 32,4 mrd. kr til kap. 1320 Statens vegvesen.

Innenfor dette foreslås det å bevilge 100 mill. kr til å opprette en tilskuddsordning for utbedring av fylkesveger som er viktig for næringstransport.

Tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene foreslås økt med om lag 870 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2019.

Tilskuddsordningene for skredsikring av fylkesveier og for gang- og sykkelveier skal innlemmes i rammetilskuddet fra 1. januar 2020, jf. Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner*. Det vises også til omtale i Prop. 113 S (2018–2019) *Kommuneproposisjonen 2020*. For skredsikring av fylkesveier foreslås det å overføre 796,3 mill. kr til kap. 572, mens det for gang- og sykkelveier foreslås å overføre 48,6 mill. kr til kap. 571 Rammetilskudd til kommuner og 32,4 mill. kr til kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner, som fordeles etter inntektssystemets kriterier. Det vises til

Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Bindinger

1. januar 2020 vil bindingene, dvs. restbehovet knyttet til å fullføre vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i budsjettet for 2020 utgjøre om lag 80 mrd. kr. Om lag 51 mrd. kr skal dekkes med statlige midler inkl. refusjonsforpliktelser. Med budsjettforslaget for 2020 vil bindingene per 31. desember 2020 utgjøre om lag 63 mrd. kr. Av dette skal om lag 37 mrd. kr dekkes med statlige midler inkl. refusjonsforpliktelser. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker.

Tabell 5.2 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2020, budsjettforslag for 2020, bindinger ved inngangen til 2021, behov/bindinger i 2021, 2022 og etter 2022.

Tabell 5.2 Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2020

	Mill. 2020-kr					
	Bindinger per 01.01.2020	Forslag 2020	Bindinger per 01.01.2021	Anslag 2021	Anslag 2022	Bindinger etter 2022
Post 29 OPS-prosjekter	15 710	1 212,0	14 500	1 775	1 765	10 960
Post 30 Riksveinvesteringer	32 500	13 229,4	21 300	9 900	6 950	6 850
Post 31 Skredsikring riksveier	2 650	1 080,0	1 570	900	600	70
Post 36 E16 over Filefjell	60	50,0	10	10	0	0
Sum inkl. refusjoner	50 920	15 571,4	37 380	12 585	9 315	17 880
Vedtatte refusjonsforpliktelser	1 510	390,0	1 120	300	10	810

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 872,7 mill. kr.

Fra 2019 er det innført en ny poststruktur under kap. 1320 Statens vegvesen, jf. Prop. 1 S (2018–2019). Som følge av omleggingen er det usikkerhet knyttet til fordelingen av midlene på de nye postene 01 Driftsutgifter, 22 Drift og vedlikehold av riksveier, og 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn. I revidert nasjonalbudsjett 2019 ble bevilgningen på disse postene justert som følge av opparbeidet erfaring med ny poststruktur, jf. Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Innst. 391 S (2018–2019). Tilsvarende justeringer er innarbeidet i budsjettet for 2020.

Forslaget til bevilgning på post 01 innebærer hovedsakelig en videreføring av aktivitetsnivået fra 2019, men gir rom for en økt innsats på utvikling av digitale løsninger. Det settes videre av midler til omstillingskostnader i forbindelse med omorganiseringen av Statens vegvesen.

Statens utgifter til sams veiadministrasjon dekkes over post 01, men er foreløpig ikke trukket ut av rammen til post 01.

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

Videre inngår forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet, bl.a. forvaltning av grunneiendom-

mer, avgivelse eller bistand ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel og gravetillatelse og utvikling av kvalitetssystem for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.

Transportsektoren er under stor utvikling, ikke minst sett i lys av de muligheter ny teknologi og tilgang på data gir. Det settes av om lag 1 600 mill. kr til transportområdet, som bl.a. omfatter nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging, regelutvikling, regulering og digitalisering av veitransport i Norge, sektoroppgaver innen klima og miljø, trafikksikkerhet, drift av veitrafikksentraler, arbeid med samfunnsikkerhet og beredskap og FoU.

Utgiftene til transportområdet bidrar til å nå regjeringens ambisjoner slik de er beskrevet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, om å utnytte teknologi for å skape et bedre transportsystem for fremtiden. Statens vegvesen skal legge til rette for ny teknologi på transportområdet og et helhetlig og intelligent transportsystem som bidrar til bl.a. lavutslippssamfunnet. Det skal legges til rette for effektiv forvaltning av store mengder data som bidrar til å understøtte digitalisering, teknologiutvikling, trafikkstyring og implementering av intelligente transportsystemer. Regulering og digitalisering av veitransport i Norge er vesentlig for å lykkes med å implementere det pågående teknologiskiftet innen transportsektoren.

Det settes av om lag 90 mill. kr til FoU i 2020. I tillegg skal det fortsatt finansieres doktorgradsarbeid og kompletterende forskningsprosjekter i prosjektet Ferjefri E39. Statens vegvesens egeninnsats for å følge opp og gjennomføre forsknings- og utviklingskontrakter med forskningsinstitutter, universiteter og høyskoler utgjør i underkant av 40 mill. kr. Forskning og utvikling på veiområdet er nærmere omtalt under *Andre saker*.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 6 431,8 mill. kr, foreløpig fordelt med 3 916,0 mill. kr til drift og 2 515,8 mill. kr til vedlikehold.

Posten består hovedsakelig av entreprenørutgifter knyttet til drift og vedlikehold av riksveier, samt utgifter til lønn og konsulenttjenester som er direkte knyttet til de operative oppgavene for drift og vedlikehold av riksveier. Utgiftene direkte knyttet til de operative oppgavene omfatter utgifter til planlegging, prosjektering og byggherre-

oppfølging (utforming, konkurranseutsetting og oppfølging) av drifts- og vedlikeholdskontrakter.

Drift

Det settes av om lag 3 900 mill. kr til drift av riksveier.

Med avviklingen av sams veiadministrasjon blir det store endringer i driftskontraktene, som frem til nå har vært felleskontrakter med riks- og fylkesveier. Felleskontraktene skal i hovedsak avvikles ved nyutlysning, noe som ventes å gi økte kostnader i en overgangsperiode. For driftskontraktene har det vært en stor prisøkning i 2019. Økningen er videre knyttet til trafikkvekst, nye døgnhvileplasser, nye veianlegg, der bl.a. rv. 13 Ryfast, E134 Damåsen–Saggrenda, rv. 80 Hundstadmoen–Thallekrysset og E16 Sandvika–Wøyen er spesielt kostnadsdrivende.

Drift av veinettet foretas gjennom inngåtte driftskontrakter og omfatter alle oppgaver som er nødvendige for at veinettet skal fungere for trafikantenes daglige bruk, og for å holde god sikkerhets- og miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealer.

Byggherreoppgaver omfatter bl.a. planlegging av tiltak, utarbeide konkurransegrunnlag, behandle tilbud, inngå kontrakter, følge opp og kontrollere entreprenørenes leveranser, ivareta byggherrens HMS-ansvar og oppfølging i garanti-perioden.

Driftsoppgaver gjennomføres i henhold til det som var lagt til grunn i *Nasjonal transportplan 2018–2029*. For vinterdriften er brøyting, salting og strøing de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker blir fulgt opp spesielt.

Statens vegvesen har inngått mengderegulerte kontrakter der entreprenøren får kompensasjon for utførte mengder etter enhetspriser i kontraktene. Ved nedbør som snø ut over en normalvinter og ved hyppige temperaturskifter rundt null grader, vil vinterkostnadene øke sammenlignet med en vinter med lange og stabile kuldeperioder uten nedbør.

Det norske entreprenørmarkedet for drift av vei består av både store riksdekkende, mellomstore regionale og lokale aktører. I tillegg kommer et stort spekter av fagaktører som dekker spesialiserte fag. Markedet består i all hovedsak av norske og felles-nordiske aktører. Det er foreløpig ikke innslag av europeiske entreprenørselskaper innen drift- og vedlikehold av veier i Norge, men

bruk av utenlandske underentreprenører og innleid arbeidskraft er økende.

Det har over tid vært en tilfredsstillende konkurransesituasjon selv om svak konkurranse har forekommet i avgrensede geografiske områder og for spesielle fagområder. I snitt var det 2,3 tilbydere per driftskontrakt utlyst i 2019. Til sammenligning var det 3,9 tilbydere per kontrakt i 2018 og 4,9 i 2017. Det registreres en uro i markedet, trolig knyttet til regionreformen, som medførte en reduksjon i antall tilbydere og høyere priser i konkurranser gjennomført i 2019.

Med den kommende delingen av driftsoppgaver er det viktig at stat og fylkeskommuner samarbeider om markedsutvikling for å sikre et fortsatt differensiert marked, god konkurranse og nødvendig kompetanseheving og innovasjonsgrad.

Vedlikehold

Det settes av om lag 2 500 mill. kr til vedlikehold av riksveier.

Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god funksjon på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og andre tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdet skal bidra til god trafiksikkerhet, god fremkommelighet, godt miljø og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper. I tillegg bidrar et godt vedlikehold til at kostnadene til drift av infrastrukturen ikke øker.

Tunneloppgraderingsprogrammet budsjetteres både på post 22 og under fornying på post 30. Det settes av om lag 850 mill. kr til vedlikehold av tunneler på post 22. I tillegg er det satt av om lag 1 600 mill. kr til tunneloppgraderingsprogrammet på post 30. Med budsjettforslaget på postene 22 og 30 blir vedlikeholdsetterslepet på tunneler redusert med anslagsvis om lag 2 100 mill. kr, mens det samlede vedlikeholdsetterslepet på riksveier reduseres med om lag 700 mill. kr.

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. Videre prioriteres tiltak i tunneler med behov for oppgraderinger for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029. Det vises til nærmere omtale av fornying under post 30 Riksveiinvesteringer.

Det settes av om lag 300 mill. kr til vedlikehold av bruer og ferjekaier i 2020. Dette dekker akutte tiltak og de mest prekære vedlikeholdstiltakene

på bru og ferjekai. En rekke bruer har akselererende skadeutvikling som vil medføre økte vedlikeholdskostnader på sikt. Vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner.

For å prioritere tiltak og sikre at skader blir oppdaget, gjennomfører Statens vegvesen systematiske inspeksjoner av bruer, ferjekaier og tunneler. Inspeksjonene på bru og ferjekai gjøres etter faste intervaller og baseres på risiko- og sårbarhetsanalyser, for å sikre at ressursene blir brukt effektivt. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål samt rehabilitering av utstyr som f.eks. fuger og rekkverk. Tiltakene er viktig for å forlenge bruens levetid, opprettholde bæreevne og sikre god fremkommelighet og trygg ferdsel for trafikantene. Tiltak på ferjekai omfatter i tillegg bl.a. vedlikehold av teknisk utstyr, som styringssystemer og utskifting av hydraulisk olje.

I 2020 settes det av om lag 650 mill. kr til vedlikehold av veidekker. Dårlig dekkestandard medfører redusert fremkommelighet, trafiksikkerhet og økte kostnader på sikt.

Vedlikehold av veidekker har vært prioritert de siste årene, og det har vært en positiv utvikling i andelen veidekker som tilfredsstillter Statens vegvesens vedlikeholdsstandard. Ved inngangen til 2019 tilfredsstilte 91,5 pst. av veidekkene kravene til spor og jevnhet. Andelen veidekke som tilfredsstillter Statens vegvesens krav til spor og jevnhet ventes å bli redusert i 2020.

Til vedlikehold av dreneringsanlegg (grøfter, kummer og rør) settes det av om lag 300 mill. kr i 2020. Kontinuerlig vedlikehold av grøfter, kummer og rør sikrer veien mot vannskader. Dårlig drenering og vann som blir stående i veikroppen, fører til økt nedbryting av veien og kortere levetid på veidekket. Kostnadene ved å utsette vedlikeholdstiltak blir i slike tilfeller langt større enn ved et kontinuerlig vedlikehold. Klimaendringer og større nedbørsmengder øker behovet for å beskytte veien mot flom og oversvømmelse. Et økende vedlikeholdsetterslep vil medføre økt risiko for nedbrytning av veien.

Det er satt av om lag 250 mill. kr til vedlikehold av veiutstyr i 2020. Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumfelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet vei- og trafikkutstyr m.m. som reduserer faren for personskade ved påkjørsel, og bidrar til god fremkommelighet. Mangelfull skilting, trafikkinformasjon og veibelysning, samt vedlikeholdsetterslep på rekkverk kan være en alvorlig fare for trafiksikkerheten og fremkommelig-

heten. Vegtilsynet har ved flere tilsyn pekt på behov for å utbedre rekkverk av hensyn til trafikksikkerhet.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av 115 mill. kr til byggherreoppgaver.

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

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Det foreslås å øke fullmakten til å forplikte staten for fremtidige budsjettår for drifts- og vedlikeholdsarbeider, innenfor en ramme for gamle og nye forpliktelser på 12,5 mrd. kr og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette er en betydelig økning fra budsjettet for 2019. Hovedårsaken til økningen er prognosen for kontraktene som skal inngås i 2020. Med avviklingen av sams vegadministrasjon blir det store endringer i driftskontraktene, som frem til nå har vært felleskontrakter med riks- og fylkesveier. Det er ventet at dette vil gi økte utgifter i en overgangsperiode.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 214,6 mill. kr, som i hovedsak viderefører aktivitetsnivået i 2019. Forslaget vil legge til rette for økt kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre.

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

Trafikksikkerhetsarbeidet skal legge til rette for god førerkompetanse og god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene. God miljømessig kjøring og god standard på kjøretøyene reduserer også utslippene fra veitrafikken.

En aktiv og målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å sikre kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder og trafikkskoler for å sikre god kvalitet, forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter, samt sikre forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Målrettet utekontroll blir videreført med kontroll til tider og steder med høy sannsynlighet for å avdekke feil og mangler. Dette bidrar til økt trafikksikkerhet, fremkommelighet og like konkurransevilkår i transportbransjen. Statens vegvesen

samarbeider med andre kontroll- og tilsynsmyndigheter, samt næringsvirksomheter gjennom bl.a. felles kontroller og utveksling av informasjon.

Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre styrkes nå ytterligere. For øvrig videreføres kontrollinnsatsen. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje prioriterte områder i kontrollaktiviteten. Digitaliseringen av utekontrollen gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning, videreføres. Dette bidrar til effektivisering av kontrollarbeidet, og at kjøretøy med feil og mangler blir kontrollert hyppigere enn kjøretøy uten slike avvik.

Som følge av krevende forhold vintersesongen 2018–2019 er det igangsatt arbeid med å innføre en ny og strengere standard til vinterdekk fra og med sesongen 2019–2020 med mål om å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten på veinettet. Samferdselsdepartementet legger opp til å øke gebyrsatsene for mangler ved dekk og kjøting. Statens vegvesen og bedrifter som kjøper transport, har de senere årene samarbeidet for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten i vintersesongen for tunge kjøretøy i Norge. Samarbeidet, som kalles «Trygg Trailer», videreføres i 2020.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen og implementeringen av EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Dette er et kontinuerlig arbeid. Revidert godkjenningsregelverk for bil er vedtatt i EU. Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å gjennomføre regelverket slik at dette kan tre i kraft innen fristen høsten 2020. Hensikten er å gjøre nye kjøretøy sikrere og bidra til lavere utslipp og redusere muligheten for manipulering med testresultater og målekrav. Statens vegvesen vil få nye oppgaver knyttet til markedsovervåkning.

På kjøretøyområdet går utviklingen mot stadig mer automatiserte funksjoner. Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn på vei. Samtidig deltar etaten i det internasjonale arbeidet med å etablere permanente krav til automatiserte kjøretøy. Målet er å ha på plass et godkjenningsregelverk for automatiserte kjøretøy i løpet av to til tre år.

I tråd med nullutslippsmålet i Nasjonal transportplan 2018–2029 følger Statens vegvesen utviklingen av nullutslippsandel i nybilregistreringene, og publiserer månedlige oversikter som viser dette. Samtidig arbeides det internasjonalt med

krav til batterier og forbrukerinformasjon om elbiler slik at biler og ladesystemer skal fungere bra under norske forhold og for at forbrukerne skal få informasjon om hvilke biler de bør velge.

God kvalitet på føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Det er igangsatt et arbeid med å vurdere nye krav til etterutdanning og en regodkjenningsordning for trafikklærere for å sikre tilstrekkelig kompetanse.

Statens vegvesens arbeid med bedre identitetskontroll av personer som gjennomfører teoretiske og praktiske prøver er et kontinuerlig arbeid og har som mål å sikre at rett kandidat går opp til prøven. I tillegg vil det i løpet av 2020 bli innført et nytt teoriprøvesystem, eTeori, som vil gi prøven bedre kvalitet og validitet.

En samkjørt prøvevirksomhet der Statens vegvesens systemer og tjenester brukes til å gjennomføre offentlige teoriprøver gir god utnyttelse av offentlige investeringer og ressurser. Flere offentlige etater bruker etatens systemer og tjenester i dag og det ventes at flere ønsker å bli med på ordningen. Som en del av arbeidet med reform av trafikant- og kjøretøyområdet er Statens vegvesen også bedt om å foreta en nærmere vurdering av potensialet for økt samordning, både på kort og lang sikt, med andre offentlige myndigheter og ev. private aktører.

Stortinget har vedtatt å innføre førereksamen for å få tildelt kjøreseddel for drosje. Dette innebærer at Statens vegvesen får ansvar for å utarbeide eksamen som skal gjennomføres i etatens lokaler. Dette skal gjelde fra 1. juli 2020. Dagens ordning med eksamen for drosjeløyehavere utvikles fra samme tidspunkt.

Statens vegvesen viderefører samarbeidet med trafikkskolene, NAF og andre relevante samarbeidspartnere om trafikkopplæring og vedlikehold av trafikal kompetanse som f.eks. kurset Bilfører 65+.

Programmet for digital førerrettsforvaltning fortsetter i 2020. Programmet forenkler og forbedrer dagens førerkortforvaltning ved å innføre digitale løsninger for vurdering av om vilkårene for førerrett er oppfylt. Hovedgevinstene er forenkling for yrkessjåfører, førere i aldersgruppen 80+ og øvrige brukere som har behov for helseattest. I tillegg fører dette til mer effektiv saksbehandling i Statens vegvesen. Utviklingen av digital løsning for oversending av helsemelding fra lege/optiker for de enkleste sakene vil være tilgjengelig for eksterne leverandører og brukere fra 2020.

Arbeidet med å utvikle nettbaserte selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet videreføres i 2020. Andelen som bruker løs-

ningene, er økende, og følger forventet utvikling. For å følge prinsippet om kostnadsriktighet, og for å øke bruken ytterligere ble det fra 1. januar 2019 innført differensierte gebyrer for flere tjenester. Differensierte gebyrsatser vurderes innført for flere løsninger etter hvert som de er ferdig utviklet. Utviklingen og bruken av selvbetjeningsløsningene resulterer i færre oppmøter på trafikkstasjonene.

Statens vegvesen utvikler en nettbasert selvbetjeningsløsning der eier selv kan av- og påregistrere kjøretøyet uten at kjennemerkene må leveres inn. Ordningen gjør det enklere for kjøretøyeier å avregistrere kjøretøy som i perioder ikke er i bruk. For å hindre misbruk av ordningen, vurderer Statens vegvesen å innføre sanksjoner, f.eks. overtredelsesgebyr ved kjøring når kjøretøyet er avregistrert. Målet er å innføre ordningen i løpet av 2020.

Kjøretøydata er en viktig kilde for mange aktører, både offentlige og private. Statens vegvesen jobber med å gjøre dataene tilgjengelige på en enklere og mer fremtidsrettet måte, gjennom rapportløsninger og selvbetjeningsløsninger. Arbeidet vil pågå frem til høsten 2020.

Det er besluttet at det skal gjennomføres en reform av trafikant- og kjøretøyområdet. Statens vegvesen vil arbeide videre med ny tjenestemodell og -struktur i 2020. For å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever fysisk oppmøte, skal det gjøres ytterligere vurderinger av avbøtende tiltak som sikrer et tilbud uten vesentlig endringer i reisevei for publikum. Dette oppdraget har frist 1. november 2019 og vil danne grunnlag for videre vurderinger og beslutning om hvordan trafikant- og kjøretøyområdet skal struktureres fremover. Se for øvrig nærmere omtale under *Andre saker*.

Statens vegvesen har i 2019 utviklet og lansert en ny nasjonal trafikksikkerhetskampanje om fart. Denne fortsetter i 2020, sammen med «Oppmerksomhetskampanjen». Kampanjene «Bilbelte» og «Del veien» videreføres. Bilbeltekampanjen, som primært er rettet mot bruk av belte i buss, kombineres med kontrollaktivitet.

Autosys

Det settes av 216,6 mill. kr til å videreføre arbeidet med Autosys i 2020.

I Prop. 1 S (2015–2016) ble det gitt en omtale av det videre arbeidet i prosjektet med en kostnadsramme for hele prosjektet på 1 995 mill. 2020-kr. Gjenstående leveranser har en kostnadsramme på 517 mill. kr og en styringsramme på

337 mill. kr. Prosjektet følger oppsatt plan for kostnad, omfang og tid. Prosjektet skal etter planen slutføres i første kvartal 2021.

De delene av prosjektet som gjelder førerkort, er satt i drift. Arbeidet med å erstatte kjøretøydelen startet i 2016. Hittil er tre leveranser knyttet til godkjenning og registrering av kjøretøysaksbehandlersystem satt i drift, og de viktigste delene av prosjektet er med dette gjennomført.

Leveransen som settes i drift primo 2020, herunder prøvekjennemerker, bidrar til at det nesten 40 år gamle motorvognregisteret (Autosys motorvogn) fullt ut er erstattet og lagt over på ny teknologisk plattform.

Gjenstående leveranser vil bidra til flere og bedre selvbetjeningsløsninger samt funksjonelle oppdateringer og sikre at forventet effekt oppnås. Arbeidet er beregnet til å gi effektiviseringsgevinster på om lag 100 mill. kr. Gevinster for om lag 75 mill. kr i perioden 2014–2018 vil være realisert i løpet av 2019. Gevinstene er knyttet til utvikling av nye og forbedrede saksbehandlingssystemer på trafikant- og kjøretøyområdet samt nye selvbetjeningsløsninger og økt bruk av disse. Statens vegvesen er som en følge av dette i stand til å håndtere en økt oppgavemengde innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Samferdselsdepartementet har tidligere fulgt opp prosjektet gjennom regelmessig rapportering og statusmøter. Gitt at prosjektet nå i lengre tid har levert i henhold til plan både for tid, kostnad og kvalitet vil departementet i 2020 følge opp arbeidet gjennom den ordinære etatsstyringen.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 1 212,0 mill. kr.

E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag ble satt i drift i 2005, samtidig som strekningen Øysand–Thamshamn ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper frem til 2030. For 2020 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 143 mill. kr som finansieres med statlige midler. I tillegg er det lagt til grunn 7 mill. kr til å videreføre oppgraderingen av fem tunneler på strekningen.

E39 Lyngdal–Flekkjefjord i Agder ble satt i drift i 2006 samtidig som strekningen Handeland–Feda ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper frem til 2031. For 2020 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 169 mill. kr som finansieres med statlige midler. I tillegg er det lagt til grunn 63 mill. kr til å videreføre oppgraderingen av fire tunneler på strekningen.

E18 Grimstad–Kristiansand i Agder ble satt i drift i 2009 da strekningen ble åpnet for trafikk.

Kontrakten løper frem til 2034. For 2020 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 348 mill. kr som finansieres med statlige midler.

Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet

Prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet ventes satt i drift høsten 2020. Innenfor rammen er det satt av 427 mill. kr i statlig bidrag til milepælsbetaling ved trafikkåpning for det nye OPS-prosjektet. Det er også satt av 55 mill. kr til å dekke avtalte tilleggsarbeider i anleggsperioden samt til statlig delfinansiering av årlig vederlag til OPS-selskapet etter trafikkåpning. Kontrakt for prosjektet ble inngått i mai 2018. I anleggsperioden for prosjektet er det årlig satt av midler til statens bidrag til milepælsbetalingen som skal utbetales ved trafikkåpning, jf. Prop. 45 S (2016–2017) om gjennomføring og finansiering av prosjektet. Det statlige bidraget er i Prop. 45 S (2016–2017) anslått til om lag 2 mrd. kr.

Milepælsbetalingen ved trafikkåpning er kontraktsfestet til 2 430 mill. kr. Betaling for tilgjengelighet er kontraktsfestet til 124 mill. kr per år i kontraktsperioden. Beløpet skal ikke indeksreguleres. Betaling for driftsstandard er kontraktsfestet til 26 mill. kr per år i kontraktsperioden. Dette beløpet skal indeksreguleres. I tillegg er det kontraktsfestet en betaling for sikkerhet som maksimalt vil utgjøre 2 mill. kr per år. Beløpet skal indeksreguleres.

Vederlaget til OPS-selskapet skal delfinansieres med bompenger, jf. Prop. 45 S (2016–2017). I tråd med forutsetningen i Prop. 45 S (2016–2017) vil betaling for tilgjengelighet i sin helhet finansieres med bompenger. Etter kontraktsinngåelsen med OPS-selskapet er det årlige bompengedraget til vederlaget til OPS-selskapet etter trafikkåpning vesentlig lavere enn anslått i Prop. 45 S (2016–2017). Bompengenes bidrag til milepælsbetalingen ved trafikkåpning økes tilsvarende, men ikke mer enn at de årlige bompengetakstene holdes på nivå som lagt til grunn i Prop. 45 S (2016–2017). Det statlige bidraget er derfor økt med om lag 200 mill. kr. Bompengenes bidrag til milepælsbetalingen ved trafikkåpning fastsettes etter dette til om lag 1 150 mill. 2020-kr. Det statlige bidraget til milepælsutbetalingen utgjør om lag 1 300 mill. 2020-kr.

I tråd med regjeringens partienes bompengeaftale skal tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene økes til om lag 1 400 mill. kr per år. Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet er ett av prosjektene som er nevnt i

avtalen. I dette prosjektet er det lagt opp til innkrevning i bomstasjoner på dagens vei/sideveier. Samferdselsdepartementet vurderer nå mulighetene for å fjerne bomstasjoner på sideveier i eksisterende prosjekter. Dette vil gi et grunnlag for å foreslå fordeling av tilskuddet i 2021. Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset er aktuelt for tildeling av økte tilskuddsmidler som følge av dette fra 2021 utover det som allerede er gitt tilsagn om til prosjektet over kap. 1320, post 73.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 13 229,4 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 3 150 mill. kr i ekstern finansiering.

Det vises til omtale av ny rammeavtale for kvalitetssikring av store statlige prosjekter i Finansdepartementets Prop. 1 S (2019–2020). I de nye rammeavtalene er beløpsgrensene for ekstern kvalitetssikring økt fra 750 mill. kr til 1 000 mill. kr, unntatt for digitaliseringsprosjekter der det er satt en egen beløpsgrense på 300 mill. kr. For store statlige prosjekter er det dessuten innført krav om styringsmål og endringslogg for prosjektutviklingen i planleggingsfasen. Statens vegvesen har utarbeidet arbeidsrutiner og innført krav om kostnadsstyring og endringslogg i plan- og utbyggingfasen. Etaten jobber med å få på plass styringsmål og endringslogg for alle prosjektet over 750 mill. kr i planfasen.

Tabell 5.3 viser foreløpig fordeling av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2020.

Tabell 5.3 Foreløpig fordeling av bevilgningen på post 30

	Mill. 2020-kr	
	Budsjett 2019	Forslag 2020
Store prosjekter	7 800	7 100
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	700	700
Programområdetiltak	2 000	2 200
Fornyning av riksvei	2 200	2 100
Planlegging og grunnerverv m.m.	850	850
Nasjonale turistveier	150	150
Samarbeidsprosjekter med eksterne ¹	100	100
Sum post 30	13 800	13 200

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

Store prosjekter

Det settes av om lag 7 100 mill. kr til store prosjekter i 2020. I tillegg er det lagt til grunn om lag 2 700 mill. kr i ekstern finansiering.

Følgende prosjekter med kostnad over 200 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2020:

- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- Rv. 13 Ryfast (Hundvågtunnelen) i Rogaland
- E18 Varoddbrua i Agder
- E134 Damåsen–Saggrenda i Viken
- E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag
- E6 Tana bru i Troms og Finnmark

Det er satt av midler til forberedende arbeider på prosjektene E18 Retvet–Vinterbro og E18 Lysa-

ker–Ramstadsletta i Viken, rv. 4 Roa–Gran grense i Innlandet, E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark og på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark.

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

- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E6 Ballangen sentrum i Nordland.

For øvrig vil de statlige midlene bli brukt til å følge opp vedtatte prosjekter.

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

Bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Det settes av om lag 700 mill. kr til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

Midlene vil i hovedsak brukes til å etablere sammenhengende sykkelveinett samt kollektivtrafikktiltak i byer som har inngått bymiljø-/byvekstavtaler. En vesentlig del av midlene brukes til å videreføre allerede vedtatte prosjekter.

Midlene som settes av til bymiljøavtaler og byvekstavtaler kan brukes under kap. 1330, post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, jf. nytt stikkord på posten. Dette åpner for å bruke midlene innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde i byområder med slike avtaler. Det forutsettes at bruken avgrenses til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei, og at en slik prioritering vurderes som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom eller øker måloppnåelsen i bymiljø-/byvekstavtalene sammenlignet med riksveitiltak.

Det vises til byomtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Programområdetiltak

Det settes av om lag 2 200 mill. kr til programområdetiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 350 mill. kr i ekstern finansiering (bompenger, tilskudd og forskudd).

Utbedringstiltak

Det settes av om lag 1 350 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 veiens funksjonalitet. Midlene vil i hovedsak brukes til å oppgradere ferjekaier, breddeutvidelser, forsterkning av bruer, utbedring av kryss og kurver og andre mindre oppgraderinger av riksveinettet. Utbedringstiltak vil, der det er hensiktsmessig, gjennomføres sammen med tiltak til fornying.

Innenfor rammen prioriteres midler til å videreføre arbeidene med å utbedre strekningen Bjørnarå–Optestøyl på rv. 9 i Setesdal i Agder. I tillegg legges det opp til å starte arbeidene på delstrekningen Besteland–Helle. Det prioriteres også midler til videreføring av byggingen av delstrekningene Atna N–Hanestad og Hanestad–Alvdal

grense samt oppstart av delstrekningen Rendalen grense–Jutulhogget på rv. 3 i Østerdalen i Innlandet.

Innenfor rammen er det også prioritert midler til å starte arbeidene på utbedringsstrekningene rv. 41 Treungen–Vrådal i Vestfold og Telemark og E16 Fagernes–Øye i Innlandet. Det er også lagt til grunn midler til forberedende arbeider for prosjektet E6 Grong–Nordland grense i Trøndelag med sikte på anleggsstart i 2021. Arbeidene med å utbedre Skøyten bru på rv. 52 i Viken videreføres. I tillegg prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på utbedringene av rv. 52 på en delstrekning gjennom Hemsedal.

Det er prioritert midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland*, og til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Vegpakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån*. I tillegg er det lagt til grunn midler til å oppgradere flere ferjekaier i forbindelse med utlysning av kontrakt om drift av nye ferjesamband.

Tiltak for gående og syklende

Det settes av om lag 200 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak brukes til å etablere sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder og bygge ut strekninger knyttet til skoleveier. Midlene brukes i hovedsak til å følge opp allerede vedtatte prosjekter. Det er lagt til grunn midler til bygge gang- og sykkelvei langs rv. 19 på strekningen Tigerplassen–Noreløkka i Viken. I tillegg prioriteres midler til videreføring av en rekke tiltak, bl.a. utbygging av gang- og sykkelvei langs E6 i Brumunddal i Innlandet, langs E6 på strekningen Sandbakken–Skjeberg i Viken samt langs E134 på strekningen Ølen–Ølensvåg i Rogaland. Det prioriteres også midler til utbygging av gang- og sykkelvei på strekningen Driva–Hevle på E6 i Trøndelag, samt til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Vegpakke Harstad.

Trafikksikkerhetstiltak

Det settes av om lag 600 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det lagt til grunn 10 mill. kr i

ekstern finansiering (bompenger og eventuelle lokale tilskudd).

Midlene vil i hovedsak brukes 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 veien, veibelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk og tilrettelegging for forsterket midtoppmerking (rumfelt).

For å redusere antall alvorlige utforkjøringsulykker på riksveinettet gjennomføres det et systematisk arbeid. Kostnadene til gjennomføring av disse tiltakene er høye, og Statens vegvesen prioriterer tiltak der trafikksikkerhetsgevinsten er høyest.

Det er prioritert midler til å videreføre byggingen av midtrekkverk på E134 på strekningen Mjøndalen–Langebru i Viken, samt til restfinansiering av arbeidene med ny kontrollstasjon på E6 ved Øyjord i Nordland. Det legges også opp til å starte arbeider med en rekke tiltak mot utforkjørings- og møteulykker på flere strekninger, bl.a. E39 i Rogaland og Vestland og på E16 i Vestland. I tillegg prioriteres midler til å videreføre arbeidene med:

- nytt kryss på E6 ved Selsverket i Innlandet
- utbedring av ulykkespunkt og tiltak mot utforkjøringsulykker på strekningen Åmot–Vinje kirke på E134 i Vestfold og Telemark
- etablering av veilys på strekningen Knarvik–Oppedal på E39 i Vestland.

Det settes også av midler til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Vegpakke Harstad.

Miljø- og servicetiltak

Det settes av om lag 30 mill. kr til miljø- og servicetiltak.

Midlene vil i hovedsak bli brukt til støyskjermingstiltak, samt enkelte tiltak i terrenget langs veien. Videre prioriteres midler til å etablere og oppgradere døgnhvileplasser.

Det settes også av midler til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Vegpakke Harstad.

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Det settes av om lag 50 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene brukes i hovedsak til tiltak for å oppgradere holdeplasser og knutepunkter for å for-

bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for alle trafikanter. Det er prioritert midler til videreføring av arbeidene med kollektivknutepunkt på Voss i Vestland. Det legges også til grunn midler til å videreføre etableringen av kollektivgate gjennom Gjøvik i Innlandet.

Fornyning

Det settes av om lag 2 100 mill. kr til fornyingstiltak.

Midlene brukes i hovedsak til tiltak i en rekke riksveitunneler for å tilfredsstille kravene i tunnel-sikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til å delfinansiere prosjektet E6 Helgeland sør i Nordland.

Det settes av om lag 1 600 mill. kr. kr til fornyingstiltak i tunneler over post 30. I tillegg prioriteres vedlikehold av tunneler over post 22. 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, grunnerverv og forberedende arbeider

Det settes av om lag 850 mill. kr til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider.

Planleggingsmidlene brukes til å legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029 og legge grunnlaget for fremtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak. Planleggingsopp-gavene omfatter arbeid med konseptvalgutredninger, kommunedelplanlegging/reguleringsplanlegging av større investeringsprosjekter og planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende veinett.

Midlene til grunnerverv brukes til grunner-erverv som skjer før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær fremtidige veilinjer og ev. til erverv av kompensasjons-områder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres til veiformål.

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

ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag (KS2).

Innenfor rammen i 2020 vil det bli gjennomført planlegging av bl.a. følgende strekninger/prosjekter:

Kommunedelplaner:

- E39 Bokn–Stord i Rogaland og Vestland
- E134 Dagslett (Røyken)–Kryss E18 (Lier) i Viken
- E39 Ålesund–Molde i Møre og Romsdal
- Rv. 35 Hokksund–Åmot i Viken
- E10 Fiskebøl–Nappstraumen–Å i Nordland.

Reguleringsplaner:

- E6 Manglerudprosjektet i Oslo
- E18 Ramstadsletta–Slependen i Viken
- Fellesprosjektet E16 Stanghelle–Arna/Vossebanen i Vestland
- Rv. 19 i Moss i Viken
- E39 Stord–Os i Vestland
- E134 Saggrenda–Elgsjø i Viken og Vestfold og Telemark
- Rv. 110 Simo–St.Croix (Fredrikstad) i Viken
- E39 Ålesund–Molde i Møre og Romsdal
- Rv. 4 Kjøl–Rotnes (Nittedal) i Viken
- Utbedringsstrekning E16 Fagernes–Øylo i Innlandet
- E6 Oppdal–Ulsberg i Trøndelag
- Utbedringsstrekning rv. 3 Østerdalen, delstrekninger i Innlandet.

Ny fullmakt til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider

Dagens fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme, gjelder prosjekter som er av en slik størrelse at de ikke vil bli lagt fram for Stortinget med kostnadsramme, dvs. prosjekter under 500 mill. kr. For en del store prosjekter med en kostnadsramme over 500 mill. kr kan det være nødvendig å bruke relativt store beløp til planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv før Stortinget tar stilling til prosjektets kostnadsramme, jf. omtale under Store prosjekter. Disse arbeidene kan gi flerårige forpliktelser.

Regjeringen foreslår at det gis en ny fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret knyttet til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider for prosjekter over 500 mill. kr der det ikke er lagt frem kostnadsramme for Stortinget innenfor en samlet ramme på 500 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Nasjonale turistveier

Det settes av om lag 150 mill. kr til Nasjonale turistveier i 2020.

Nasjonale turistveier omfatter 18 veistreknin-ger med en samlet veilengde på 2 151 km. Satsin-gen styrker det norske reiselivsproduktet med en særegen attraksjon der kombinasjonen av land-skap, kjøretur, arkitektur og kunst frister bilturis-ter til å ha Norge som sitt feriemål.

Høsten 2020 vil trappebruene som forbinder Fossli og Fossetromma ved Vøringsfossen stå klar til bruk. Samtidig starter arbeidet med tilretteleg-ging og sikring på Fossetromma. Med regional og lokal medfinansiering vil det være mulig å få full-ført Vøringsfossen, Gjende og Torghatten på Hel-gelandskysten innen 2023.

I løpet av 2020 vil 161 prosjekter være gjen-nomført. Langs Nasjonal turistvei Valdresflye åpnes Flye 1389 for publikum sommeren 2020 sammen med Mefjordvær (Senja). Andre raste-plasser og utsiktspunkter som bygges i 2020 er Espeneset (Hardanger), Hestad (Gaularfjellet), Roni Horns installasjon (Havøysund), Ropeid (Ryfylke), Domen (Varanger), Knøskholmen (Helgelandskysten) og Oscarshaug (Sognefjel-let). I 2020 skal også anleggene Tyrvefjora (Har-danger) og Sjonfjellet (Helgelandskysten) startes opp med sikte på å bli ferdig i 2021.

Til utviklingen av de store attraksjonene og andre samarbeidspunkter forutsettes det bidrag fra fylkeskommuner og kommuner på til sammen 15 mill. kr i 2020. Departementet vil i løpet av 2020 vurdere det videre arbeidet med Nasjonale turist-veier.

Departementet vil i løpet av 2020 se nærmere på den samlede ressursbruken til Nasjonale turist-veier og vurdere hvilken innretning denne skal ha videre. Det må også vurderes i hvilken grad Nasjonale turistveier bidrar til å oppnå de trans-portpolitiske målene i Nasjonal transportplan, ev. om midlene bør omprioriteres til andre formål som gir bedre måloppnåelse.

Fullmakter til varige og midlertidige omdisponeringer

I St.prp. nr. 76 (2000–2001) *Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område* orienterte Samferdselsdepartementet Stortinget om end-ringer i økonomiske fullmakter for Statens vegve-sen, bl.a. varige og midlertidige omdisponeringer mellom prosjekter, jf. vedlegg 1 i Samferdselsde-partementets Prop. 1 S (2018–2019). Dette var en justering av tilsvarende fullmakter gitt tidligere.

Intensjonene med fullmaktene var bl.a. å regulere mulighetene for omdisponeringer mellom statlig ramme/stamveiramme, fylkesfordelt ramme og bompenger for investeringsprosjekter. Formålet var å få en rasjonell utnyttelse av bevilgningene. Beløpene i fullmakten har ikke blitt endret siden St.prp. nr. 76 (2000–2001).

Disse fullmaktene følger ikke av bevilgningsreglementet og Stortinget har heller ikke vedtatt fullmaktene. Samferdselsdepartementet mener at disse fullmaktene i dag legger unødige restriksjoner på Statens vegvesens arbeid og er til hinder for effektiv utnyttelse av ressursene. Departementet legger til grunn at omtalene av investeringspostene, sammen med de fullmaktene som går frem av romertallsvedtakene gir tilstrekkelige rammer for Statens vegvesen og fullmaktene til varige og midlertidige omdisponeringer utgår fra og med 2020.

Post 31 Skredsikring riksveier

Det foreslås bevilget 1 080 mill. kr.

Innenfor forslaget prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet E16 Kvamskleiva i Innlandet å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. Bl.a. er det prioritert midler til å videreføre prosjektene rv. 13 Vik–Vangsnes og rv. 5 Kjøsnestjønden i Vestland, samt E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark.

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

Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 50 mill. kr.

Midlene brukes til restfinansiering av utbyggingen av delstrekningen Øye–Eidsbru i Innlan-

det. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 5).

Bompenger og forskudd

En del prosjekter som inngår i kap. 1320, postene 29 og 30, finansieres med bompenger. I 2018 ble det stilt til disposisjon om lag 8 900 mill. kr i ekstern finansiering til tiltak på riksvei, fordelt med om lag 8 600 mill. kr i bompenger, samt 200 mill. kr i forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og 100 mill. kr i tilskudd fra offentlige aktører og private. Dette er om lag samme nivå som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019).

For 2019 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 8 800 mill. kr, hvorav bompenger utgjør om lag 8 700 mill. kr. Dette er høyere enn det som er lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019). Økningen skyldes i hovedsak at investeringsnivået for Nye Veier AS øker pga. forsert fremdrift i flere av selskapets prosjekter, som dekkes inn av bompenger. Økningen skyldes videre rekvirering av bompenger fra prosjekter som ble fremmet i egne proposisjoner for Stortinget etter at Prop. 1 S (2018–2019) ble lagt frem.

For 2020 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 9 900 mill. kr. Av dette utgjør om lag 9 800 mill. kr bompenger og 100 mill. kr tilskudd. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprojekter i 2020. Størrelsen på ekstern finansiering i 2020 avhenger bl.a. av prosjekter som ennå ikke er behandlet av Stortinget.

Tabell 5.4 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2010–2018, prognoser for 2019 og anslag for 2020, fordelt på riks- og fylkesveier og innbetalte bompenger totalt i årene 2010–2018.

Tabell 5.4 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

År	Innbetalte bompenger – totalt ¹	Bompenger stilt til disposisjon riksvei ²	Mill. 2020-kr			
			Bompenger stilt til disposisjon fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon totalt	Statlig bevilgning Veiformål ³	Andel bompenger i pst. ⁴
2010	8 027	5 867	4 622	10 488	22 652	20,6
2011	8 457	6 060	4 727	10 787	22 788	21,0
2012	8 916	8 540	5 501	14 041	23 616	26,6
2013	9 538	9 023	5 403	14 426	25 659	26,0
2014	9 825	9 970	5 173	15 143	27 502	26,6
2015	10 513	8 404	5 698	14 102	29 845	22,0
2016	10 776	7 916	3 746	11 663	33 182	19,3
2017	11 158	9 620	4 194	13 814	35 483	21,3
2018	11 700	8 600	4 911	13 511	37 072	21,0
2019 Prognose		8 705	7 000	15 705	37 110	19,0
2020 Anslag		9 838	5 200	14 638	37 603	20,7

¹ Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2019 og anslag for 2020 foreligger ikke.

² Inkl. tall for Nye Veier AS med 1 333 mill. kr i 2017, 769 mill. kr i 2018, 4 305 mill. kr i 2019 og 5 638 mill. kr i 2020.

³ Programkategori 21.30 Veiformål ekskl. postene 61–64 i kap. 1320 som er overføringer til kommuneforvaltningen. Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene ble i årene 2016–2018 ført over programkategori 21.40, men er inkludert i tabellen. Som følge av opphevelsen av veifritaket i merverdiavgiftsloven ble bevilgningen til Statens vegvesen økt i 2013. For sammenligningens skyld er bevilgningen for 2010–2013 justert opp.

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

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2020 er det lagt til grunn at om lag 2 600 mill. kr går til kollektivtrafikktiltak. Av dette går om lag 900 mill. kr til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, om lag 350 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren, om lag 100 mill. kr til Fornebubanen i Oslo-området, og om lag 1 300 mill. kr til øvrige investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 5,8 mrd. kr i 2020 er det lagt opp til om lag 900 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 11,7 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2018. Dette er om lag 500 mill. kr mer enn året før. Per 1. juli 2019 var 83 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2018 er det vedtatt åtte nye prosjekter og fire prosjekter er vedtatt utvidet. I

samme periode er fem bompengeprosjekter avviklet. Dette inkluderer Nord-Jærenpakken, hvor innkrevningen har fortsatt i samme område for Bypakke Nord-Jæren. Ytterligere tre bompengeprosjekter ventes avviklet i 2019. Det ventes at fem bompengeprosjekter blir avviklet i 2020.

Følgende tre prosjekter ble avviklet tidligere enn forutsatt, som følge av ekstra bevilgning i Revidert nasjonalbudsjett, jf. Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*:

- Fv. 544 Halsnøysambandet i Vestland
- Fv. 17 Tverlandet–Godøystraumen i Nordland
- Listerpakken i Agder.

For å følge opp regjeringens partienes bompengeaftale bevilges det om lag 870 mill. kr mer til reduksjon av bompenger i distriktene i 2020 sammenlignet med budsjettet for 2019 og om lag 400 mill. kr i nytt tilskudd til reduserte bompenger i de fire største byområdene.

Forskudd og refusjoner

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2020 får fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til veiformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer og post 31 Skredsikring riksveier, inn-til en ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelse på 2,0 mrd. kr. Fullmakten skal dekke allerede inngåtte forpliktelse og det skal ikke inngås nye avtaler og forskuttering av statlige midler til riksveiinvesteringer i 2020.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 254,3 mill. kr.

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, mens den for årene 2015–2017 var på 3 mrd. kr. Det foreslås ikke ny låneramme for 2020.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. I 2020 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på til 1,5 pst. Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr og forutsatt nedbetaling, innebærer gjeldende rentenivå en ramme på 254,3 mill. kr i 2020.

Tabell 5.5 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

(i 1 000 kr)	
Fylke	Rentekompensasjon for 2020
Viken	42 238
Oslo	15 511
Innlandet	26 383
Vestfold og Telemark	19 237
Agder	16 472
Rogaland	17 721
Vestland	35 255
Møre og Romsdal	15 971
Trøndelag	27 393
Nordland	18 758
Troms og Finnmark	19 361
Sum	254 300

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 25,8 mill. kr.

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

Et forslag til program for 2020–2021 ble sendt på høring til fylkeskommunene og skog- og trenæringen i april 2019 med høringsfrist før sommeren. Forslaget er basert på innspill fra skog- og trenæringen og bygger på vurderinger av løsninger og kostnader.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det foreslås bevilget 100 mill. kr.

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

Samferdselsdepartementet ga i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022–2033 sine underliggende virksomheter i oppdrag å bl.a. identifisere strekningene som er av størst betydning for næringslivets transport på riks- og fylkesveier, og at dette gjøres med utgangspunkt i transportvolum, varetyper, innenlands eller utenlands destinasjon og betydningen av framførings- tid for varene. Denne kartleggingen vil danne grunnlaget for prioritering av fylkesveier i tilskuddsordningen.

Tilskuddsordningen skal være basert på medfinansiering fra fylkeskommunene, og midler tildeles på grunnlag av søknad. Regjeringen vil komme tilbake til hvordan tilskuddsordningen skal administreres.

Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester

Det foreslås bevilget 1 487,9 mill. kr.

Rutetilbudet fra 2019 videreføres, og det blir prioritert økt frekvens og kapasitet i henhold til inngåtte kontrakter på ferjesambandene E39 Halhjem–Sandvikvåg, rv. 13/rv. 55 Vangsnes–Hella–Dragsvik, rv. 5 Mannheller–Fodnes i Vestland og E39 Festøya–Solavågen i Møre og Romsdal.

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

Statens vegvesen signerte i 2019 kontrakt om drift av verdens første hydrogenelektriske ferje. Ferjen skal settes inn på ferjesambandet rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik i Rogaland i løpet av 2021.

Statens vegvesen arbeider videre med langsik-tige tiltak for å sikre et godt, sikkert og kostnads-riktig ferjetilbud. Dette omfatter tiltak for å styrke det offentlige kjøpet av ferjetjenester, bl.a. ved å forbedre innkjøpsprosesser, bedre samordningen på oppdragsgiversiden gjennom å utforme en nasjonal ferjestrategi og utarbeide løsninger som sikrer samlede styringsdata for ferjedriften.

AutoPASS for ferje startet opp 1. januar 2019, og i løpet av første kvartal 2019 tok 10 nye riks- og fylkesveiferjesamband i bruk AutoPASS-brikker som betalingsmiddel. I løpet av 2020 vil det åpnes for at reisende kan betale med AutoPASS-brikker på ytterligere fire riksveiferjesamband og på en rekke fylkesveiferjesamband. På de øvrige ferje-sambandene som inngår i det nasjonale ferjekort-samarbeidet, er eksisterende ferjekort (verdikortet) erstattet med AutoPASS-ferjekort. I 2020 vil om lag 90 pst. av trafikantene på riks- og fylkesvei-ferjesamband reise på samband som er en del av ordningen «AutoPASS for ferje». Om lag 50 pst. av disse kan betale med AutoPASS-brikke og de øvrige med AutoPASS-ferjekort. På riksvei innfø-res AutoPASS-brikkebetaling ved oppstart av nye ferjekontrakter, og det legges til rette for at fylkes-kommunene kan velge å gjøre det samme.

Overgang til AutoPASS for ferje har skapt en del reaksjoner knyttet til vilkår for å oppnå rabat-ter. Departementet har derfor bedt Statens vegve-sen om å gå gjennom og vurdere takstregulati-vene, med sikte på at vilkårene for å oppnå rabatt skal ligge tettere opp mot tidligere ordninger enn det som var tilfelle ved innføring av AutoPASS for ferje.

Tidligere ble det i hovedsak brukt nettokon-trakter i riksveiferjedriften, der løyvehaveren som drifter riksveiferjesambandet har risikoen for tra-fikkinntektene, siden det er løyvehaver som i all hovedsak har stått for innkreving og kontroll av trafikkinntektene. De senere årene har Statens vegvesen i stor grad gått over til bruttokontrakter og dermed overtatt en stor andel av inntektsrisi-koen. I kombinasjon med at det i 2019 ble innført et nytt billetteringssystem innebærer dette at Sta-tens vegvesen i 2020 vil ha økt oppmerksomhet på forhold knyttet til billettering og kontroll av tra-fikkinntektene.

Det pågår en rask og omfattende digitalisering og automatisering, og på mange områder er skips-farten i front av denne utviklingen. Digitalisering og automatisering har et stort effektiviseringspo-tensial for riksveiferjedriften. Det blir viktig å finne metoder for å ta ut effektiviseringspotensia-let som ligger i ny teknologi, samtidig som det sik-res tilsvarende eller økt sikkerhet. Sjøfartsdirek-toratet og Statens vegvesen har satt ned en arbeidsgruppe som skal vurdere hva det offent-lige kan bidra med for å realisere mulighetene som den teknologiske utviklingen medfører for å gi de reisende et sikkert, effektivt og miljøvennlig ferjetilbud.

Bruk av elektrisitet som energikilde til ferjene har medført behov for lade- og fortøyningsinfra-struktur på ferjekai. Dette, sammen med at det forventes økt behov for kapasitet (antall avganger og/eller ferjekapasitet) på riksveiferjesamband-ene, gir grunnlag for å se på potensialet for effekti-visering og optimalisering i grensesnittet mellom kai og fartøy. Statens vegvesen vil starte en dialog med relevante myndighetsorganer og markedet for å se om det er tiltak som kan bidra til effekti-visering, både med hensyn til drift av ferje og ferje-kai og investering i ferjekai.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjett-året for riksveiferjedriften

Samferdselsdepartementet foreslår å øke ram-mene i fullmakt til å pådra staten forpliktelser i riksveiferjedriften. Det foreslås å øke den samlede rammen for gamle og nye forpliktelser fra 9 700 mill. kr til på 13 700 mill. kr, samt å øke rammen for forpliktelser som forfaller hvert år fra 1 600 mill. kr til 1 800 mill. kr, jf. forslag til romertalls-vedtak. Fullmakten gir mulighet til å inngå nye kontrakter i fire riksveiferjesamband i 2020.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås bevilget 1 400 mill. kr. Dette er en økning med om lag 870 mill. kr fra saldert bud-sjett 2019.

I tråd med regjeringspartiens bompengeav-tale skal tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene økes til om lag 1 400 mill. kr per år. Økningen brukes til en ny ordning for ned-betaling av bompengegjeld.

I 2020 prioriteres prosjektene E136 Tresfjord-brua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal, E18 Arendal–Tvedestrand i Agder, rv. 13 Hardan-gerbrua i Vestland og E6 Hålogalandsbrua i Nord-

land. For E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen legges det til grunn at innkrevningen i bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen skal opphøre. For de øvrige prosjektene vil en slik ekstraordinær nedbetaling gi rom for betydelige takstreduksjoner. Det er en forutsetning at lånegarantistene godkjenner de foreslåtte endringene.

Regjeringen prioriterer dessuten reduserte bompenger i prosjektene E16 Bjørum–Skaret i Viken og rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet. I disse prosjektene er det lagt opp til innkreving i bommer på dagens vei/sideveier. Samferdselsdepartementet vurderer mulighetene for å fjerne bommer på sideveier i eksisterende prosjekter. Dette vil gi et grunnlag for å foreslå fordeling av tilskuddet i 2021, også for disse prosjektene.

Den opprinnelige tilskuddsordningen gjelder for bompengeprojekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1330, post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder. Ordningen gjelder for prosjekter der bompengeprogget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging*

og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland. Det settes av 548,4 mill. kr til denne ordningen i 2020.

Til sammen har 40 prosjekter fått tilsagn om tilskudd. Ett av prosjektene som har fått tilsagn om tilskudd, ble avvirket i 2019, jf. Prop. 114 S (2018–2019), side 141. Ved utgangen av 2019 gjenstår det etter planen å starte bompengedekningen i fire av prosjektene som omfattes av tilskuddsordningen, mens det ved utgangen av 2020 er ventet at det gjenstår å starte innkrevningen i tre av prosjektene. Tilskuddsbehovet vil variere noe fra år til år, men har så langt vært lavere enn bevilningene i det enkelte år. Overskytende er utbetalt til de prosjektene som får tilskudd. I tilskuddsbrevet til bompengeselskapene er det tatt forbehold om at dette kan komme til fratrukk i år der samlet tilskuddsbehov er større enn årlig bevilgning. Det settes av om lag 548,4 mill. kr til den opprinnelige tilskuddsordningen i 2020. Der som summen av de årlige beløpene det er gitt tilsagn om er høyere enn 548,4 mill. kr, vil dette dekkes gjennom reduserte tilskudd til de prosjektene som har fått utbetalt ekstraordinære tilskudd tidligere år.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Salgsinntekter m.m.	217 463	220 000	227 000
02	Diverse gebyrer	522 498	500 000	513 400
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	97 585	111 700	115 300
	Sum kap. 4320	837 546	831 700	855 700

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 227,0 mill. kr.

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

Ordningen med personlige kjennemerker førte i 2018 til et overskudd på 15,7 mill. kr. Ved

innføringen var det stor pågang, men etterspørselen har senere flatet ut. Inntektene i 2020 anslås å bli om lag 10 mill. kr med et overskudd i størrelsesorden 7 mill. kr. Overskuddet fra ordningen blir brukt til trafikksikkerhetstiltak.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 513,4 mill. kr.

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

senere årene og gir økte inntekter. Førerkort må som en følge av EUs førerkortdirektiv, fornyes oftere etter innføring av administrativ gyldighet for førerkort på henholdsvis 5 og 15 år for tunge og lette førerkortklasser. Det ventes imidlertid at inntekten i årene fremover vil gå ned som følge av økt bruk av selvbetjeningsløsninger med lavere gebyrsatser, samt større gjenbruk av foto på førerkortet.

Gebyrene justeres i henhold til den generelle prisstigningen.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringselskaper

Det foreslås budsjettet med inntekter på 115,3 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veitstyr og som betales av forsikringselskapene. Omfanget av forsikringskader er vanskelig å anslå og varierer fra år til år.

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

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 278 800	5 431 900	5 605 700
	Sum kap. 1321	5 278 800	5 431 900	5 605 700

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 5 605,7 mill. kr. Forslaget er i tråd med føringen fra Prop. 1 S (2015–2016) om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med budsjettet for 2018.

For å styrke denne forutsigbarheten og langsiktigheten foreslås å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS for fremtidige budsjettår. Forslaget til fullmakt er justert for prisstigning. Gjennom dette kan selskapet forplikte seg for beløp inntil om lag fem års bevilgning, men slik at de årlige forpliktelsene ikke overstiger ett års bevilgning. Det vises til forslag til romertallsvedtak.

Driftsinntektene i 2018 ble 6 653 mill. kr mot driftskostnader på 5 499 mill. kr. Årsresultatet i 2018 ble 1 180 mill. kr. Ved utgangen av 2018 var det 151 fast ansatte i selskapet.

Bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier AS i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har bygd ut. Aktiviteten i Nye Veier AS reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder er betaling fra staten og bompenger. Selskapets investeringsaktivitet ventes å ligge på om lag

9,4 mrd. kr i 2020. I 2020 er det foreløpig avtalt utbyggingsaktivitet på følgende prosjekter:

- E18 Langangen–Rugtvedt i Vestfold og Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet
- E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder
- E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag
- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag.

Strekningen E6 Kolomoen–Moelv ventes ferdigstilt i 2020.

Nye Veier AS har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet med samlet forventet utbyggingskostnad på om lag 90,3 mrd. kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom egne fremlegg til Stortinget lagt til grunn et samlet bompengedrag på om lag 37,7 mrd. kr.

Prosjektene som det er inngått avtale, om sikrer store helhetlige utbygginger av sammenhengende firefelts motorvei. Nye Veier AS prioriterer rekkefølgene for utbygging av veistrekningene som inngår i selskapets portefølje, etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom utbyggingsområdene, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten i pro-

sjektene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store lønnsomhetsforbedringer.

Nye Veier vurderer at kostnadene ved utbygging av de strekningene som lå i oppstartsportsporteføljen kan reduseres med anslagsvis 20 pst. De oppnådde besparelsene brukes som statlig bidrag til utbyggingskostnadene av øvrige deler av porteføljen og bidrar dermed til tidligere gjennomføring. Selskapet har anslått at de fleste delene av oppstartporteføljen ville kunne være utbygd i løpet av 12–13 år. Dette er vesentlig raskere enn de 20 årene som ble angitt i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*.

For å gi Nye Veier AS et fortsatt handlingsrom i sin interne prioritering av prosjekter fikk selskapet gjennom Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, tilført følgende tre nye prosjekter til porteføljen:

- E6 Øyer–Otta i Innlandet
- E16 Kløfta–Kongsvinger i Viken og Innlandet
- E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark.

Den utvidede porteføljen er forutsatt finansiert innenfor et uendret årlig tilskudd og gjeldende fullmakt til å pådra staten forpliktelser for senere budsjettår. Nye Veier AS gjennomgår og optimaliserer nå også disse prosjektene med sikte på lavere kostnader og høyere nytte.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* når det gjelder omtale av de enkelte prosjektene.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier AS har som mål bygge raskere og mer kostnadseffektivt. 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 den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på enkeltprosjektene og for porteføljen som helhet. Dette gjøres hovedsakelig ved å øke hastigheten på veien og redusere kostnadene, både knyttet til utbygging, men også med tanke på fremtidige

drifts- og vedlikeholdskostnader. Et slikt optimaliseringsarbeid gjøres i tett dialog med kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vil fremover 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. I Meld. St. 25 (2014–2015) fikk selskapet ansvar for kommunedelplanprosessen for strekningene E18 Dørdal–Tvedestrand og E18 Arendal–Grimstad i Agder. Nye Veier AS arbeider her sammen med åtte kommuner og to fylkeskommuner for å utvikle et mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomt utbyggingsprosjekt. Det er etablert et felles styre for det interkommunale plansamarbeidet bestående av valgte representanter fra kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei, Tvedestrand, Arendal og Grimstad. Planprogrammet ble vedtatt i januar 2019. Planvedtak for kommunedelplanen planlegges høsten 2019. Arbeidet med kommunedelplanen og organiseringen gjennom det interkommunale samarbeidet styrer mot betydelig redusert planleggingstid.

Videre vil Nye Veier AS i 2020 fortsette sitt optimaliseringsarbeid for E39 Ytre ringvei i Kristiansand i Agder. Dette arbeidet skjer i dialog med Statens vegvesen som har ansvar for Gartnerløkka-prosjektet i Kristiansand.

Statlig plan for prosjektet E39 Lyngdal–Ålgård i Agder og Rogaland er under utarbeidelse. Nye Veier AS har etablert en prosjektorganisasjon som kan klargjøre prosjektet for kontrahering og utbygging så snart den statlige kommunedelplanen for strekningen er vedtatt. Det har vært gjennomført lokale behandlinger av et opplegg med bompengefinansiering av hele strekningen. Saken fikk ikke den nødvendige lokale tilslutningen som er nødvendig for videre fremdrift. Selskapet vil nå vurdere ulike alternativer før et nytt bompengeplegg vil bli sendt til lokalpolitisk behandling på et senere tidspunkt.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	18 781	19 000	19 200
	Sum kap. 1323	18 781	19 000	19 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 19,2 mill. kr til Vegtilsynet.

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

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet i 2020 vil være å føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier

AS oppfyller krav til å ha og å bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. Formålet med arbeidet er å bedre sikkerheten på riksveinettet i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål. Det skal også føres tilsyn med tilbydere av trafikkinformasjon etter forordningene under ITS-direktivet.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2018	budsjett 2019	2020
90	Avdrag på lån	85 000	80 000	104 000
	Sum kap. 4322	85 000	80 000	104 000

Post 90 Avdrag på lån

Saldoen på det statlige lånet til Svinesundsforbindelsen AS var 254 mill. kr ved utgangen av 2018. Det legges opp til at selskapet betaler 150 mill. kr i

avdrag i 2019 i tråd med Norges forventende andel av nettoinntekten og selskapets bankinnskudd. Resterende lån forventes nedbetalt i 2020. Det ventes følgelig at bompenggeinnkrevningen avsluttes i løpet av 2020.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2018	budsjett 2019	2020
80	Renter	2 979	3 000	2 000
	Sum kap. 5624	2 979	3 000	2 000

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 2 mill. kr i renter i 2020.

Andre saker*Regionreformen*

Det legges opp til at fylkesveiadministrasjonen skal overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1. januar 2020. Dette arbeidet er svært omfattende, og det er mange krevende problem-

stillinger som må løses. Oppgavene for stat og fylkeskommune er frem til nå løst av de samme ansatte ved bruk av de samme arbeidsredskap og driftsmidler, og ved bruk av de samme, til dels egenutviklede, IT-systemene. Statens vegvesen har kartlagt at etaten i 2018 brukte om lag 1 850 hele årsverk på oppgaver knyttet til fylkesvei. Prosessen mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene om overføring av ansatte pågår utover høsten 2019.

Statens vegvesen, KS og den enkelte fylkeskommune samarbeider om overføring av ansatte. Statens vegvesen opplyser at samarbeidet fungerer godt. Alle fylkeskommunene har inngått like-

lydende avtaler med Statens vegvesen om hvordan forholdet til de ansatte skal håndteres. Både fylkeskommunene og Statens vegvesen skal løse oppgavene på godt faglig grunnlag også i fremtiden. Statens vegvesen, KS og de enkelte fylkeskommune planlegger ut fra at ansvaret for administrasjonen av fylkesveiene overføres til den enkelte fylkeskommune 1. januar 2020.

Regjeringen tar sikte på å fremme saken i et tillegg til Prop. 1 S (2019–2020).

Ny organisering av Statens vegvesen

Statens vegvesen skal gå fra en regional organisering til en organisering med seks divisjoner og et direktorat. Omorganiseringen innebærer at Statens vegvesen skal organiseres etter funksjoner og oppgaver. Behovet for omorganisering skyldes bl.a. oppgaveoverføringen til fylkeskommunene, områdegjennomgangen av Statens vegvesen, etablering av Nye Veier AS og økt digitalisering av tjenester. Det tas sikte på at ny organisering av Statens vegvesen trer i kraft samtidig med avviklingen av sams veiadministrasjon.

Divisjonshovedkontorene skal lokaliseres på følgende steder:

- Drift og vedlikehold i Tromsø
- Transport og samfunn i Trondheim
- Utbygging i Bergen
- Trafikant og kjøretøy i Arendal
- IT i Drammen
- Fellesfunksjoner i Moss.

Divisjon Utbygging skal planlegge og bygge riksveier. Divisjon Drift og vedlikehold skal drifte, vedlikeholde og gjennomføre mindre prosjekter på riksveier. Divisjon Transport og samfunn tillegges ansvaret for oppgaver Statens vegvesen skal utføre for hele veitransportsystemet, uavhengig av veieier.

Statens vegvesen skal fortsatt ha en desentralisert organisering og være tilstede mange steder i landet, men bl.a. pga. mindre oppgaveomfang, færre ansatte og mer digitaliserte tjenester vil etaten være på færre steder enn i dag. For å ivareta den regionale og lokale samfunnsaktørrollen vil divisjon Transport og samfunn, sammen med divisjon Drift og vedlikehold, få en geografisk plassering lik den dagens regionveikontorer har.

Statens vegvesen skal ledes av et direktorat som også skal utføre myndighetsutøvelse, som f.eks. regelverksutvikling og klagesaksbehandling. Omorganiseringen innebærer at flere oppgaver og ansatte overføres fra Vegdirektoratet til

divisjonene. Dette innebærer en utflytting av mange arbeidsplasser fra Oslo.

Hele omstillingen skal i utgangspunktet være ferdig innen utgangen av 2022. Statens vegvesen vil i 2020 arbeide videre med omstillingsplan og den videre gjennomføringen av omorganiseringen. Omstillingen skal følge statlige retningslinjer for lokalisering. De ansatte som blir berørt av omstillingen skal bli ivaretatt innenfor gjeldende lov og avtaleverk, og i samsvar med retningslinjene om personalpolitikk ved omstillingsprosesser.

Reform av trafikant- og kjøretøyområdet

Som en del av effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen er det besluttet at det skal gjennomføres en reform av trafikant- og kjøretøyområdet. Når stadig flere tjenester tilbys gjennom selvbetjeningsløsninger, uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må dagens tjenestemodell og struktur tilpasses for å sikre en mest mulig rasjonell og effektiv drift i tråd med brukernes forventninger. Statens vegvesen leverte sitt forslag til ny tjenestestruktur 20. mai 2019. For å sikre en mer effektiv ressursbruk er det viktig å videreføre arbeidet med modernisering og reform av trafikant- og kjøretøyområdet. Digitaliseringsarbeidet er et vesentlig bidrag i denne sammenheng. Statens vegvesen er allerede godt i gang med et omfattende digitaliseringsarbeid, og dette arbeidet skal videreføres. For tjenester som krever fysisk oppmøte på et tjenestested er det imidlertid viktig at brukerne sine behov ivaretas på en tilfredsstillende måte gjennom et landsdekkende godt tilbud. Før det kan tas endelig beslutning om tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet skal Statens vegvesen komme med en tilleggsvurdering av avbøtende tiltak der ny tjenestestruktur gir vesentlige endringer i reisevei. Dette arbeidet har frist 1. november 2019 og vil danne grunnlag for videre vurderinger og beslutning om tjenestetilbud og -struktur på trafikant- og kjøretøyområdet. Det legges til grunn at ny tjenesteleveransemodell og -struktur skal være implementert innen utgangen av 2024.

Kompetanse og kapasitet

Til tross for stort oppgaveomfang og høyt aktivitetsnivå er bemanningen i Statens vegvesen redusert med om lag 500 ansatte i perioden fra 2016 til 2018. Bemanningen ble redusert med 213 hele stillinger fra 7 019 i 2017 til 6 806 ved utgangen av 2018. Redusert bemanning inngår som en del av

etatens arbeid med å redusere intern ressursbruk. Nedgangen i bemanning skyldes også at stillinger har stått ubesatt i påvente av omorganiseringen i Statens vegvesen. Ved rekruttering har etaten lagt vekt på å prioritere ressurser til kjerneprosesser og til veiområdet. Bemanningen gikk mest ned innenfor transportområdet, støtteprosesser, og trafikant- og kjøretøyområdet.

Statens vegvesen har brukt egne ansatte som ressurser i Autosys-prosjektet i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet frem til 2020, men inkluderes etter dette. Ved utløpet av 2018 utgjorde disse om lag 35 hele stillinger.

Kjøp av eksterne tjenester var om lag 3,8 mrd. kr i 2018. Det er omtrent samme nivå som i 2017.

Tallet inkluderer Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester til forvaltning av fylkesveier. Av dette var 83 pst. knyttet direkte til kjerneoppgavene i Statens vegvesen, bl.a. planlegging, byggherreoppgaver, trafikant- og kjøretøyoppgaver og strategisk planlegging, som f.eks. arbeid med Nasjonal transportplan. 17 pst. gikk til ulike støtte- og ledelsesfunksjoner som IKT, organisasjonsutvikling, forvaltning av eiendommer og kompetanseutvikling.

Tabell 5.6 viser utviklingen i kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen fra 2014, og fordelingen mellom planlegging og byggherre, øvrige kjerneoppgaver og støtte og ledelsesfunksjoner.

Tabell 5.6 Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen 2014–2018

År	Mill. 2020-kr			
	Totalt	Planlegging og byggherre	Øvrige kjerneoppgaver	Støtte- og ledelsesfunksjoner
2014	4 082	3 156	366	560
2015	4 229	3 356	297	576
2016	4 061	3 169	288	604
2017	3 746	2 853	279	614
2018	3 755	2 820	298	637

Tallene omfatter anskaffelser til riksveier og Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester ved forvaltningen av fylkesveier.

Ved utgangen av 2018 hadde Statens vegvesen ni lærlingekontrakter. Dette er en økning fra 2017 hvor etaten ved utgangen av året hadde tre lærlingekontrakter. Lærlingekontraktene er innenfor kontor- og administrasjonsfag, byggdrufterfaget og IKT-servicefag. Statens vegvesen arbeider for å øke antall lærlinger og ta inn lærlinger innenfor flere lærefag.

I alle kontrakter til en verdi over 1,1 mill. kr og varighet på minimum tre måneder, stiller Statens vegvesen krav om at entreprenør må være tilknyttet en lærlingordning, og at lærlinger skal delta i utførelsen av kontraktarbeidet. For å stimulere til inntak og bruk av lærlinger gir Statens vegvesen i tillegg en kompensasjon på 50 kr per time for lærlinger i kontrakten (på inntil 7 pst. av totalt antall timeverk på kontrakten). I 2018 ble det registrert arbeidstimer utført av lærlinger på etatens kontrakter tilsvarende 265 årsverk.

Det har vært en merkbar økning i antall ansatte som slutter i etaten. Det forventes at denne utviklingen vil fortsette som følge av omorganiseringen. Statens vegvesen legger vekt på at redusert bemanning i minst mulig grad skal gå ut over etatens gjennomføringsevne.

For å redusere risiko for uønsket avgang og tap av viktig kompetanse i omstillingsperioden har Statens vegvesen søkt å begrense behovet for flytting av fagmiljøer og ansatte. Det er likevel ventet en ikke ubetydelig avgang av attraktiv kompetanse i pressområder, spesielt der hele fagmiljøer må flytte geografisk. Som følge av denne situasjonen vil Statens vegvesen arbeide med kompenserte tiltak for å redusere påvirkning på gjennomføringsevnen, eksempelvis ved kjøp av eksterne tjenester.

Bompengereformen

Arbeidet med gjennomføringen av bompengereformen fortsetter. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å legge til rette for gjennomfø-

ring av reformen. Arbeidet 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 bompengerelevning, samt legge til rette for myndighetenes kontroll og oppfølging med bruken av bompenger. De sentrale delene av reformen er:

- fem regionale bompengeselskaper skal stå for bompengerelevningen i fremtiden
- 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 bompengeprojekter. For eksisterende projekter skal omleggingen være basert på lokalpolitisk tilslutning
- tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Tilrettelegge for fem regionale bompengeselskaper

Det er nå etablert fem regionale bompengeselskaper i Norge. Det er inngått bompengeaftaler med alle disse selskapene, og det arbeides med å overføre ansvaret for Statens vegvesen til selskapene på flere områder, bl.a. veikantutstyr og operatørsystem.

Skille ut utsteder – oppfølging av utstederforskriften

Som en del av regjeringens bompengereform ble det bestemt at utstederfunksjonen skal skilles fra bompengeselskapene. Utstederforskriften, som setter rammene for utstedervirksomheten, trådte i kraft 1. januar 2019. De regionale bompengeselskapene har fått dispensasjon til å drive som integrert utsteder fram til sommeren 2020, med mulighet for forlengelse til 31. desember 2020. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å legge til rette for gjennomføring av reformen, hvilket bl.a. innebærer et ansvar for å tilrettelegge for etablering av et utstedermarked som dekker markedet for alle kjøretøygrupper. Samferdselsdepartementet vurderer overgangsordningen og fristen for denne. Statens vegvesen følger fremdriften for etablering av et kommersielt utstedermarked tett og behandler søknader om godkjenning av utstedervirksomhet.

Rolle- og ansvarsdeling i sektoren

Tilrettelegging for ny rolle- og ansvarsfordeling i sektoren er et arbeid som pågår i flere faser. Arbeidet med å overføre ansvaret for operative oppgaver knyttet til innkreving vil overføres fra Statens vegvesen til de regionale bompengeselskapene og utstederselskapene når disse er etablert. Arbeidet med å fase inn nye ansvarsområder i Statens vegvesen pågår. Godkjennings- og tilsynsorganet er satt i gang og det etableres nye prosesser og rutiner. Endringene er omfattende og gjennomføres samtidig med at dagens system er i full drift.

Ny takst- og rabattstruktur

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 bompengerelevning. Ved utgangen av 2019 ventes det at det nye takst- og rabattsystemet er implementert for samtlige bompengeprojekter der innkrevingen er igangsatt.

Nye systemløsninger for bompengerelevningen

For å sikre en fungerende bompengerelevning er det behov for et baksystem som bl.a. sørger for riktig identifisering og prising av passeringer. Statens vegvesen utvikler en ny kjerneløsning for bompengerelevning (AutoPASS IP og HUB). Dette arbeidet pågår i henhold til revidert fremdriftsplan. De regionale bompengeselskapene er ansvarlige for å anskaffe egne operatørsystemer. De nye systemløsningene inkludert bompengeselskapenes operatørsystemer tar sikte på å være i ordinær drift i løpet av første halvår 2020. Utstederselskapene skal utvikle og drifte egne systemkomponenter, og det er lagt til rette for at utstederne kan koble seg på med den nye systemløsningen så snart de er godkjent som utsteder i AutoPASS-systemet. I Statens vegvesen er det utviklet en ny styrings- og forvaltningsmodell som tar høyde for den nye eierskapsstrukturen til systemkomponentene som til sammen utgjør det nye AutoPASS-systemet. Programmet for utvikling av nye systemløsninger, inkl. operatørsystemene, har en styringsramme (P50) på 195 mill. kr og det ventes at forbruk for prosjektet vil ligge innenfor styringsrammen. Som en del av arbeidet med utskilling av utstedervirksomheten og etablering av nye systemløsninger må det vurderes om det må anskaffes systemkomponenter for utsteder.

Eventuelle statlige kostnader knyttet til en slik anskaffelse dekkes innenfor Statens vegvesen sine gjeldende budsjettammer.

Sparte bompenger som følge av ny politikk

De siste seks årene har bompengeveksten blitt redusert gjennom nedlegging av bomstasjoner, økte statlige andeler i prosjekter og reduserte takster utenfor byområdene. Regjeringen har utført følgende besparende tiltak for bilistene:

- nedbetalt restgjeld i fire bompengeprojekter som avvirket innkrevingen i 2014.
- nedbetalt gjeld i ett prosjekt før innkrevingen startet opp, samt delvis innfridd gjeld i ett prosjekt. Dette har til sammen spart bilistene årlig for 80–85 mill. kr i bompenger.
- endringer i tidligere finansieringsopplegg for utbygging av prosjektene E134 Seljord–Åmot i Vestfold og Telemark og E6 Helgeland nord i Nordland. Bilistene spares for 900 mill. kr.
- redusert bompengebidrag på 120 mill. kr for prosjektet E16 Fønhus–Bagn i Innlandet.
- redusert bompengebidrag på 310 mill. kr ved at prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Bypakke Grenland fullfinansieres med statlige midler.
- ordningen med tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kap. 1320, post 73, sparer bilistene årlig for om lag 500 mill. kr i bompenger.
- nedbetalt restgjeld og avvirket innkrevingen i tre bompengeprojekter i 2019 gjennom ekstraordinær bevilgning i Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*. Det har spart bilistene for til sammen om lag 200 mill. kr i bompenger.

Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker

I bompengeprojekter har det tidligere vært vanlig at dersom økonomien blir svakere enn forutsatt, kan takstene (nå; gjennomsnittstaksten) økes med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden forlenges med inntil fem år. Disse mekanismene er ment som en økonomisk buffer for prosjektene og skal styrke posisjonen til garantistillerne for bompengelånet.

I porteføljestyrte bompengepakker skal prosjektene gjennomføres innenfor en fastsatt økonomisk ramme. De nevnte mekanismene kan svekke incentivene til porteføljestyring. Samferdselsdepartementet har derfor presisert hvordan kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres

i bompengepakker. Presiseringene gjelder både strekningsvis/parsellvise prosjekter (veipakker) og bypakker.

I porteføljestyrte bompengepakker legger Samferdselsdepartementet nå til grunn at kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres ved kutt i porteføljen. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort, men takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.

Endringene i retningslinjene skal gjelde for alle pakker som skal legges frem for Stortinget. Dersom lokale vedtak ikke er i overenstemmelse med nye retningslinjer, må saken behandles på nytt lokalt for at nye retningslinjer skal gjelde. Endringene i retningslinjene vil også gjelde for Bypakke Bergen og Miljøpakke Trondheim, jf. forutsetningene i Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3–forlenga innkrevingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet*.

I de største byområdene med byvekstavtaler er det etablert en praksis der bypakkene revideres jevnlig. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det vil derfor ikke være aktuelt fremover å legge frem reviderte pakker for Stortinget utelukkende for å dekke inn kostnadsøkninger i enkeltprosjekter eller inntektssvikt som følge av lavere trafikk enn forutsatt i disse byområdene.

Staten vil i fremtidige byvekstavtaleforhandlinger og i reforhandling av eksisterende avtaler legge vekt på at bypakkene må dimensjoneres til den faktiske inntektsstrømmen. Dersom kostnadene i porteføljen overskrider forventede inntekter vil staten som forhandlingspart legge stor vekt på å redusere kostnadene i pakkene.

Det legges med andre ord til grunn at dagens bompengesatser i byene som har inngått byvekstavtale er et tak på hvor høyt bompengenivået kan være. Kostnadsreduksjoner i porteføljen som bidrar til å frigjøre ressurser kan dersom det er balanse mellom inntekter og utgifter også bidra til å senke bompengenivået.

Samfunnssikkerhet og beredskap

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

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

Statens vegvesen er sektormyndighet på vei og har nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen skal legge til rette for et pålitelig transportsystem. Veiinfrastrukturen skal ivareta samfunnets behov for vare- og persontransport, også i en beredskaps- og krisesituasjon. Statens vegvesen skal håndtere beredskapssituasjoner og større hendelser i samarbeid med øvrige veieiere og sentrale samvirkeaktører.

Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og trafikkinformasjon for offentlig vei. Dette omfatter bl.a. døgnkontinuerlig oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon som utføres av Statens vegvesens veitrafikk-sentraler. Dette er oppgaver som vil være vesentlig for å ivareta en god trafikkberedskap.

Samfunnssikkerhet og beredskap må ivaretas på en enhetlig måte på hele riksveinettet uavhengig av hvem som har ansvaret for drift og vedlikehold av den enkelte delstrekning. Fylkeskommunene og Nye Veier AS har et selvstendig ansvar for å gi Statens vegvesen, herunder veitrafikk-sentralene, det nødvendige grunnlaget for å foreta trafikkmessig drift i en krise- eller beredskapssituasjon, herunder totalforsvaret. Ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap utover det ansvaret Statens vegvesen har som del av den trafikkmessige driften, tilligger den enkelte veieier og forvalter. Nye Veier AS og fylkeskommunene har til enhver tid ansvaret for at infrastrukturen fungerer som planlagt så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

Trafikkberedskap er et område der fylkeskommunene, Nye Veier AS og Statens vegvesen må samarbeide tett om planverket, samt at omkjøringsruter kan være på tilstøtende veinett.

Klimaendringer

Klimaendringene vil også i 2020 sette rammene for mye av det arbeidet som må gjøres innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen har mye kunnskap om klimaendringer og naturfare, både gjennom forskning og utvikling og fra en rekke større og mindre hendelser de

senere årene. Samtidig er det en del usikkerhet rundt omfanget av fremtidig risiko og hvordan den mest kostnadseffektivt skal møtes.

Usikkerhet knyttet til fremtidige klimaendringer krever samarbeid mellom etater og virksomheter. Det gjennomføres et systematisk kartleggingsarbeid av risiko og sårbarhet langs veinettet som grunnlag for fremtidige prioriteringer.

Kartlegging av flom- og skredfare står også i 2020 sentralt for både vedlikehold av veinettet 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 på tvers av etatene har gitt bedre utnyttelse av kompetanse, utstyr og instrumenter, raskere responstid og bedre kvalitet når det har vært behov for hurtig utrykning. I tillegg utvikles det beredskapsplaner for naturfare og skredvarsling.

Reservebruer

Landsdekkende bruberedskap har som hovedoppgave å gjenopprette brutte veiforbindelser. Arbeidet med å utfase utdatert utstyr og oppgradere til nye typer reservebrumateriell videreføres i 2020. Dette arbeidet omfatter anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer, mobile ferjekai-bruer og bygningsmessige forbedringer av lagrene. Oppgraderingen av lagrene er viktig for at Statens vegvesen skal ha en moderne og fremtidsrettet bruberedskap.

IKT-sikkerhet og personvern

Statens vegvesen har også i 2019 arbeidet med å legge til rette for etterlevelse av ny personvernforordning. Styringssystem for informasjonssikkerhet er etablert der også personvern hensyn ivaretas.

Etaten har god oversikt over hvilke systemer som behandler personopplysninger og annen sensitiv informasjon. Databehandleravtaler er inngått der tredjepart behandler personopplysninger på etatens vegne. Avtalene regulerer rettigheter og plikter. Videre er tilgang til data og taushetsklæringer sentrale momenter.

I all hovedsak driftes etatens IKT-systemer internt, men deler av systemporteføljen driftes eksternt. IKT-sikkerheten blir ivaretatt gjennom etablerte prosedyrer og retningslinjer. Ved anskaffelse av et system settes det sikkerhetskrav bl.a. til ekstern drift, herunder krav til adgangs-kon-

troll, fysisk sikkerhet, byggsikkerhet, nettverksikkerhet, systemtilgang, tjenestenivå, databehandleravtale, revisjoner mv. For å ha kontroll på at informasjonen er godt nok sikret gjennomfører Statens vegvesen revisjoner. Etaten har inngått avtale med et norsk selskap om inntrengningstesting. For å sikre at uvedkommende ikke får tilgang til etatens data gjennomføres disse regelmessig.

Statens vegvesen er tilknyttet NorCERT som overvåker internettrafikk inn mot etatens IKT-systemer. For å håndtere dataangrep og datakriminalitet har etaten opprettet egne responsteam. Samarbeidsforum om IKT-sikkerhet er etablert mellom Statens vegvesen, Avinor AS, Kystverket, Vygruppen AS, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.

Forskning og utvikling

Forsknings- og utviklingsaktiviteten i Statens vegvesen rettes mot regelverksutvikling, metode- og prosessutvikling, kostnadseffektive og brukervennlige løsninger og tilrettelegging for et sikkert og bærekraftig transportsystem. Resultatene fra forskningen skal sikre og utvikle fagkunnskap og er en del av intern kompetanseutvikling og en forutsetning for raskt å kunne framskaffe relevante og solide beslutningsgrunnlag. Viktige forskningstemaer som i 2020 vil dekkes gjennom pågående FoU-program, er:

- Miljøvennlig og effektiv bylogistikk
- Drift og vedlikehold på reise­strekninger for gående og syklende
- Mer effektiv planlegging, samt samhandling ved hjelp av digitale arbeidsmetoder og visualisering
- Bedre bruvedlikehold
- Fremtidens veiteknologi – analytisk dimensjonering.

Andre temaer som skal vurderes ut fra forprosjekter, er:

- Smart vedlikehold – nye metoder og teknologi for kostnadseffektivt vedlikehold
- Transportmodeller og samfunnsøkonomi – ny teknologi og ny mobilitetsadferd.

Statens vegvesen gjennomfører et større program med ITS-piloter som skal gi bidrag til økt kompetanse på områdene regulator og datahåndtering. Dette vil i 2020 være en viktig arena for uttesting av ny teknologi og koblinger mot forskning og innovasjonsaktiviteter.

Etaten vil bidra i et nytt senter for miljøvennlig energi og samfunnsmessige aspekter for energiforsyning og transport ved overgangen til lavutslippssamfunnet i regi av Norges Forskningsråd og i sentre for forskningsdrevet innovasjon. For å få frem relevante innovasjoner på infrastruktur- og transportsiden i samhandling med næringslivet samarbeider Statens vegvesen også med Innovasjon Norge. Etaten leder to innovasjonspartner­skap støttet av Innovasjon Norge og DIFI, et innen sikkerhetsstyring i tunneler og et innen klimagassreduksjoner i grunnarbeid i samarbeid med Statsbygg og Bane NOR. Tunnelprosjektet skal utvikle en løsning som skal hjelpe trafikanter å evakuere tunnel ved krisesituasjoner. Prosjektet er i utviklingsfasen og det arbeides tett med valgt leverandør.

Statens vegvesen deltar i internasjonalt forsknings- og utviklingssamarbeid gjennom «NordFoU» og de europeiske organisasjonene Conference of European Directors of Roads (CEDR) og Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL).

Ferjefri E39

Prioriteringer

Investeringsprosjektene gjennomføres som enkeltvise utbyggingsprosjekter, der de mest lønnsomme prosjektene prioriteres. Statens vegvesen har gjort en gjennomgang av samfunnsnyten av alle enkeltprosjektene langs E39 og strekningen samlet. Ut fra de samfunnsøkonomiske vurderingene og sammen med føringene som ligger i Nasjonal transportplan 2018–2029, er det utarbeidet en mulighetsstudie med et forslag til prioritert prosjektlister som grunnlag for vurderinger ved neste revisjon av transportplanen. Andre vurderinger er hensyntatt slik som f.eks. skred­sikring, utbedringer, fullføring av ruter (sammenhengende utbygging) og tunneloppgraderinger.

Kostnadskutt

Det vil i 2020 være fokus på videre kostnadskutt, lokale avklaringer, redusere miljøkonsekvenser, gjennomføre forundersøkelser og sikre tekniske løsninger for prosjektene for en sikker og rasjonell gjennomføring. Kontraktsformene for de enkelte prosjektene vurderes for å finne den totalt beste måten å gjennomføre de enkelte prosjektene på.

Utviklingsprogram

Samtidig med byggingen som er i gang flere steder, pågår et teknisk utviklingsarbeid og et program med PhD-studenter i regi av Statens vegvesen. Implementering av resultatene fra forskningen og utredningene i både Statens vegvesen og Nye Veier AS sine prosjekter vil bli viktig fremover. Deling av kunnskap for å oppnå kostnadseffektive løsninger samtidig som sikkerhet og risiko ivaretas, vil ha stor oppmerksomhet i 2020. Utviklingsarbeidet vurderes kritisk hvert år, for å sørge for at kunnskapsbehovene i prosjektene blir dekket.

Det er et utstrakt samarbeid med norsk og internasjonal bransje for å sikre god tilgang på oppdatert kunnskap.

Intelligente transportsystemer (ITS) og trafikkinformasjon

Intelligente transportsystemer (ITS) er en samlebetegnelse som omfatter informasjons- og kommunikasjonsteknologi som brukes i transportsektoren. Utviklingen av ny teknologi innebærer store endringer i transportsektoren for trafikantenes mobilitet og adferd og bidrar til at transportinfrastrukturen og kjøretøyene blir mer «intelligente». Utvikling av automatisert transport og førerløse kjøretøy går raskt. Transportbrukerne forventer helhetlige og attraktive transport- og informasjonstjenester.

For at fremtidens mobilitet skal bli bærekraftig må det bygges på løsninger som går på tvers av tradisjonelle fagområder og organisasjoner. Dette er beskrevet i Statens vegvesens ITS-strategi for 2018–2023. For å oppnå dette må det legges til rette for en nær fremtid med stort innslag av samvirkende og automatisert mobilitet både for biltrafikk, kollektivtransport og næringstransport.

Statens vegvesen regulerer og legger til rette for morgendagens transportløsninger og samler, koordinerer og systematiserer kunnskapsutvikling fra prosjekter og piloter i Norge og internasjonalt. Statens vegvesen har over lengre tid arbeidet med å utvikle løsninger innenfor ITS, slik som:

- AutoPASS for sømløs og effektiv betaling av bompenger
- digital infrastruktur for å samle inn, kvalitets-sikre og gjøre data tilgjengelig for nasjonal reiseplanlegging
- tjenesten Vegvesen Trafikk på vegvesen.no som formidler trafikk- og trafikantinformasjon på kart og der ruteplanleggingen tar hensyn til aktuelle hendelser i veinettet

- VegVær for formidling av data fra værstasjoner som omhandler klima, føreforhold og grunnlag for planlegging av driftstjenester
- webkatedraløsning som gir tilgang til bilder av veinettet via internett
- reisetidssystemet som i flere kanaler gir informasjon om forventet reisetid på en rekke veistreknninger med stor trafikk.

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 vegvesens offisielle vei- og trafikkdata om bl.a. kjøreforhold og trafikksituasjoner ligger åpent tilgjengelig for private aktører. Statens vegvesen arbeider med å etablere og forvalte et felles nasjonalt tilgangspunkt (National Access Point, NAP) for vei-, trafikk- og transportdata i tråd med ITS-direktivets krav og brukernes behov. Arbeidet gjøres i samarbeid med Jernbanedirektoratet og Entur AS.

Det kommer stadig flere kjøretøy som har mulighet til å kommunisere og være tilkoblet infrastrukturen. EU-kommisjonen definerer dette som samvirkende, kommuniserende og automatiserte kjøretøy siden alle delteknologiene må være til stede samtidig for å få et sikkert og effektivt transportsystem. EU-parlamentet har foreslått en rekke aktiviteter knyttet til samvirkende ITS som vil få betydning for Norge. Statens vegvesen øker satsingen på ITS-piloter for bedre å forstå utfordringer og muligheter på kort og lang sikt. Sentralt i pilotene er en koordinert satsing på bruk av standarder innen Samvirkende ITS. Dette gir muligheten til plattformer som kobler applikasjoner, løsninger og systemer sammen på tvers av transportformene, slik at disse kan virke sammen. Statens vegvesen skal:

- implementere kravene som stilles gjennom ITS-direktivet og bruk av ITS-loven
- være en tilrettelegger for bruk av samvirkende ITS i veinettet, sanntids informasjonstjenester, utvikling av systemer med prediksjonsstøtte for driftsvirksomhet og trafikkstyring i veinettet, og bruk av ITS som verktøy for prioritering av kollektivtrafikk, næringstrafikk og sykkeltrafikk i by
- ta en aktiv rolle i internasjonal standardisering og harmonisering slik at norske behov og interesser blir hensyntatt og verdsatt
- være kunnskapsutvikler ved å delta i internasjonalt arbeid og standardisering, og gjennom å legge til rette for uttesting av ny teknologi

basert på denne kunnskapen på det norske veinettet

- klarlegge eventuelle nye regulatorroller ved aktiv kontakt mot relevante miljøer
- arbeide for at brukerne av person- og næringstransport får relevant og riktig trafikkinformasjon
- bidra og tilrettelegge for mobilitet som tjeneste (Maas – mobility as a service)
- legge til rette for utvikling, utprøving og implementering av ny teknologi i veitransporten for å ivareta viktige samfunnshensyn.

Statens vegvesen har en viktig rolle som myndighet og dataforvalter i utviklingen av det digitale veinettet. Et digitalt veinett består av et nettverk som viser hvordan trafikantene, både kjørende, gående og syklende, kan transportere seg fra et sted til et annet. Automatiserte kjøretøy med sine førerstøttesystemer vil samhandle med det digitale veinettet. Økt digitalisering av veinettet stiller nye krav til myndighetsrollen. Statens vegvesen vil arbeide for å legge til rette for tilgjengeliggjøring og bruk av transportdata som kan gi nye tjenester, markeder og aktører. Det er allerede en rekke aktører som samler inn og bruker trafikk- og veidata i sine forretningsmodeller og det er et økende behov for gode rammer for eierskap til og bruk av data, samt deling av ansvar mellom offentlige og private aktører.

Statens vegvesens arbeid for å motvirke arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har gjennom systematisk bearbeiding av informasjon dokumentert hvordan usikkerhet og kriminalitet rammer bl.a. transportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er videre gjennomført aksjoner og utredninger som belyser hvordan aktører målrettet utnytter myndighetenes fokus på enkeltsaker og enkeltvedtak innenfor eget ansvar, samt manglende samhandling og kunnskap om aktørers handlingsmønstre. Videre er det avdekket hvordan slike aktører reduserer oppdagelsesrisiko og konsekvens ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. Det stiller særlige krav til arbeidsformer og -metoder, kompetanse og regelverket for informasjonsdeling.

Satsingen gir ny kunnskap som bidrar til mer målrettede forebyggende og avdekkende tiltak, og at de virkemidlene etaten er tildelt kan brukes på en mer effektiv måte. Det er bl.a. utarbeidet kunnskapsrapporter som beskriver situasjon og modus for henholdsvis transport- og veisektoren,

samt miljøkriminalitet innenfor veiområdet. Konkrete saker har medført at kontrakter er hevet, straffedommer og reaksjoner i forvaltningssporet. Statens vegvesen erfarer at de beste virkemidlene for å redusere handlingsrommet til useriøse og kriminelle aktører ofte ligger innenfor det rammeverket etaten selv rår over.

Statens vegvesen opplever stor interesse fra andre myndigheter, de ulike bransjene, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner m.fl. for hvordan etaten har innrettet arbeidet og hvordan det arbeides med forebyggende tiltak. Statens vegvesen er en stor offentlig innkjøper og har derfor et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sin kontraktkjede.

I større utredningsarbeider samarbeider Statens vegvesen med andre relevante offentlige myndigheter. Aksjoner initieres i flere tilfeller i samarbeid med A-krimsentrene. Statens vegvesen deltar i treparts-bransjeprogrammene for transport- og bilbransjen. Bransjeprogrammene skal bidra til seriøse arbeidsforhold i utsatte bransjer.

Rasteplasser

Rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksveinettet med store variasjoner i standard og kvalitet. Statens vegvesen legger i løpet av 2019 frem et utkast til strategi som grunnlag for en mer styrt og målrettet bruk av midlene. Målet er å gi trafikantene et tilpasset tilbud av gode, funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser som ivaretar trafikantenes behov for rast og hvile og forventninger til standard og tilgjengelighet.

Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging av behov for og plassering av hovedrasteplasser med høy standard langs hele riksveinettet. Etaten har videre kartlagt behov for og plassering av øvrige rasteplasser med lavere standard enn hovedrasteplassene.

Statens vegvesen vil komme med forslag til strategi for rasteplasser langs riksvei.

Omtale av tunnelutbedringsprogrammet

Arbeidet med å utbedre tunneler lengre enn 500 meter for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres. Dette er nødvendig for å ivareta hensynet til trafikksikkerheten i disse tunnelene. 20 tunneler på riksveinettet vil bli utbedret i 2020.

Arbeidet med disse tiltakene har vist seg å være mer komplisert enn tidligere antatt, bl.a.

som følge av at tilstanden til installasjoner i tunnelene er dårligere enn først antatt. Dette gjelder bl.a. elektrotekniske installasjoner, samt også system for å håndtere farlige væsker. Kostnadene med å gjennomføre tiltak for å ivareta forskriftskravene viser seg nå å være til dels betydelig undervurdert, og det er derfor nødvendig å endre gjennomføringsstrategien for tunneloppgraderingen.

Tunneler på de viktigste riksveiene prioriteres. Dette betyr at tiltak i tunneler på TEN-T-veinettet i hovedsak vil bli prioritert foran tunneler på det øvrige riksveinettet. Unntakene er i enkelte tunneler på øvrig riksveier med kritisk vedlikeholdsbehov, og der det er fare for at tunneler vil kunne bli stengt av hensynet til trafikantene, eller i tunneler med særskilt høy trafikk der det av hensynet til fremkommeligheten til trafikantene er nødvendig å gjennomføre tiltak nå.

Samferdselsdepartementet har tidligere lagt opp til at alt vedlikehold bør gjennomføres samtidig med gjennomføring av tiltak i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene, jf. Prop.

1 S (2016–2017). Samferdselsdepartementet mener imidlertid, som en konsekvens av de økte kostnadene, at i hovedsak kun kritisk vedlikehold og andre forhold som er viktig for tunnelenes sikkerhet utbedres samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene. Dette innebærer at ordinært strukturelt vedlikehold i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på det øvrige riksveinettet ikke kunne gjennomføres innen 2022–2023 som tidligere planlagt, men i hovedsak bli utsatt til etter 2023. Prioriteringen av tiltak vil derfor måtte vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2031.

Med budsjettforslaget vil det i løpet av 2020 være igangsatt arbeid i nær ved samtlige tunneler på TEN-T-veinettet som er omfattet av forskriftene, og hvor det er planlagt at det skal gjennomføres tiltak nå. Unntakene er E39 Fløyfjellstunnelen i Vestland, samt E16 Lærdalstunnelen i Vestland. Regjeringen vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Nærmere om investeringsprogrammet

Under redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveirute i 2020, samt en omtale av de største byområdene.

Alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr er nærmere omtalt. I tillegg nevnes mindre prosjekter, utbedringsstrekninger og tiltak innenfor programområdene. Investeringsprosjekter som er omtalt, forutsettes gjennomført innenfor de kostnadsrammer som er angitt. Prosjekter under 500 mill. kr forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak. I tabellene over Statens vegvesen sine prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For pro-

sjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginene +/-10 pst. Kostnadsrammen for disse prosjektene settes som tidligere derfor 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.

Utgifter til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider på enkeltprosjekter med forventet kostnad over 500 mill. kr, der det ikke er lagt frem kostnadsramme for Stortinget, omtales i Prop. 1 S dersom beløpet overstiger 25 mill. kr.

Tabell 5.7 Bindinger knyttet til riksveiprosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr, per korridor

Prosjekt	Prognose for sluttkostnad				Tildelt før 2020		Forslag 2020		Anslag 2021		Mill. kr Restbehov pr. 1.1.2022
	Kostnads- ramme	Statlige midler		Sum	Statlige midler	Annen finans.		Statlige midler	Annen finans.		
		Statlige midler	Annen finans.			Statlige midler	Annen finans.		Statlige midler	Annen finans.	
KORRIDOR 1. Oslo – Svinesund/Kornssjø											
<i>E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger</i>											
E6 Nordbyttunnelen ¹	610	590	590	590	476	114					
Rv 110 Simo – Ørbekk	945	589	356	945	342	94	14				
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen											
<i>E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger</i>											
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	3 229	1 214	1 680	2 894	140	846	170	310	440	380	464 144
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger											
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger</i>											
E18 Bommetad – Sky	5 939	1 481	3 702	5 183	1 219	3 702	150	100	100	12	
E18 Varoddbrua	1 153	1 061	1 061	1 061	741	225		95			
E39 Eiganestunnelen ²	3 727	2 122	1 568	3 690	2 007	1 567	1	1			
E39 Sørmarka – Smeaheia (Sykkelstamveien)	1 190	1 008	1 008	1 008	359	15		250		384	
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim											
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>											
E39 Rogfast	20 848	3 993	14 654	18 647	143	1 063	200	650	400	1 100	3 250 11 841
E39 Svegatjørn – Rådal ²	8 277	4 953	3 295	8 248	3 086	3 062	1 410	160	210	73	247
E39 Bjørset – Skei	935	867	867	867	666	140		61			
E39 Kristiansborg – Bergen sentrum (Sykkelstamveien) ³		923	923	923	194	264		230		235	
<i>E39 Ålesund – Trondheim</i>											
E39 Betna – Vinjæra – Stormyra	2 519	2 204	2 204	2 204	21	200		500		1 483	
<i>Rv. 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsøndal – Voss – Hella – Sogndal</i>											
Rv. 13 Vlk – Vangsnes (post 31)	732	580	580	580	401	158		21			
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø											
<i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger</i>											
E134 Damåsen – Saggrenda	5 519	2 117	2 807	4 924	1 514	2 753	500	54	103		
E134 Gvammen – Århus	2 648	2 450	2 450	2 450	2 281	169					
Rv 13 Rylfåst ²	8 574	1 226	7 092	8 318	1 082	6 835	144	257			
Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand	892	820	820	820	702	118					
E134 Vågsli-, Haukeli og Svandalsflonntunnelene ¹	604	546	546	546	201			223		122	
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger</i>											

Tabell 5.7 Bindinger knyttet til riksveiprosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr, per korridor

Prosjekt	Prognose for sluttkostnad						Tildelt for 2020		Forslag 2020		Anslag 2021		Mill. kr	
	Kostnadsramme		Statlige midler		Annen finans.		Sum	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Restbehov pr. 1.1.2022
E16 Sandvika – Wøyen	4 789	1 532	2 846	4 378	1 526	2 329	470	6	47					
E16 Bjørnum – Skaret	5 096	2 483	2 202	4 685	136	288		350	350			1 997	1 564	
E16 Bagn – Bjørgo ⁴	1 826	1 218	376	1 594	1 056	388	162	-12						
E16 Kvamskleiva (post 31)	748	666		666			100		250			316		
E16 Øye – Eidsbru (post 36)	858	712		712	654		50	8						
E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene	787	756		756	589		167							
Rv 5 Kjøsnesfjorden (post 31)	1 364	1 218		1 218	133		410		400			275		
KORRIDOR 6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund														
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>														
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	2 019	1 006	851	1 857	317	706	380	145	150			159		
E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen ⁴	3 206	1 384	1 500	2 884	1 004	1 525	245	-25	135					
E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelene ¹	941	854		854	803		51							
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, inkl. forskuttering og refusjon	1 409	110	1 137	1 247		125		290				365	876	357
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige														
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>														
E6 Helgeland ⁵	5 037	4 378	659	5 037	2 283	639	975	20	465			655		
E6 Helgeland nord	2 460	1 927	451	2 378	1 721	450	206	1						
Rv 77 Tjernfjellet (post 30 og post 34)	673	614	49	663	579	49	35							
Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset	2 814	634	2 114	2 748	492	1 983	80	35	62			96		
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Russland og Finland														
<i>E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger</i>														
E6 Hålogalandsbrua, inkl. E10 Trældal – Lerivik (post 30 og post 31)	4 379	2 997	1 259	4 256	2 888	1 256	70	3	39					
<i>E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger</i>														
E6 Indre Nordnes – Skardalen (post 31)	1 424	1 174		1 174	1 061		20		93					
E6 Tana bru	714	649		649	549		100							
E69 Skarvbergstunnelen (post 31)	985	941		941	345		380		140			76		

1 Inkl. delfinansiering over post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

2 Kostnadsrammen er ekskl. oppgradering av eksisterende tunnel. Prognose for sluttkostnad er inkl. tunneloppgradering.

3 Kostnadsrammen er ikke fastsatt.

4 Bevilgingen i 2020 er inkl. tilbakebetaling til bompengeselskapet, jf. stilt til disposisjon for nye etter redusert prognose for sluttkostnad.

5 Inkl. tildeling innenfor rammene til programområdetiltak og fornying.

Korridoromtaler**Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø**

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

Det settes av om lag 300 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. I tillegg er det lagt til grunn om lag 50 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til å fullføre prosjektet rv. 110 Ørebekk–Simo i Viken.

De statlige midlene til riksveitiltak i inneværende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og Akershus settes av til gang- og sykkelvei langs

- E6 i Østensjøveien i Oslo (strekningen Sandstuveien–Østensjøveien)
- E6 i Konows gate (strekningene Ryenkrysset–Simensbråtveien og Valhallveien–Konows gate)

- E6 på fv. 152 i Viken (strekningene Stenfeldt–Greverud og Langhusveien–Vevelstadveien–Smedsrudveien).

Innenfor programområdene prioriteres i hovedsak midler til tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. I Viken settes det av midler til gang- og sykkelvei langs E6 på fv. 118 mellom Sandbakken og Skjeberg (strekningen Vernerveien–Skadalsveien), til undergang ved Rakkestadsvingen på rv. 110 og til å utbedre et ulykkesbelastet kryss på rv. 111 i Sarpsborg i Viken. Det er lagt til grunn bompenger til å bygge kollektivfelt ved Årum bru på rv. 111 i Viken.

Under fornying brukes midlene i hovedsak til å fullfinansiere rehabiliteringen av Nordby- og Smiehagentunnelene på E6 i Viken.

Det settes av om lag 50 mill. kr til planlegging av E6 Manglerudprosjektet.

		Mill. kr			
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E6	Nordbytunnelen ¹	610	590	114	
Rv. 110	Ørebekk–Simo	945	945	94	14

¹ Inkluderer også delfinansiering over kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier.

E6 Nordbytunnelen, fase 2

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 112, og Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften i den om lag 3,8 km lange Nordbytunnelen i Ås kommune i Viken. Prosjektet omfatter bl.a. utskifting av vifter og belysning, montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bommer.

Anleggsarbeidene startet i august 2017, og arbeidene ble avsluttet i mai 2019. Midlene i 2020 blir brukt til slutttoppgjør.

Rv. 110 Ørebekk–Simo

Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma, jf. Prop. 50 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold* og Innst. 169 S (2014–2015). Det er sist omtalt i Prop.

1 S (2018–2019), side 112–113, og Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*.

Prosjektet utvider rv. 110 mellom Ørebekk og Simo i Fredrikstad kommune til firefelts vei over en 1,4 km lang strekning. Veien bygges med to felt i hver kjøreretning adskilt av midtrabatt. Ett av feltene i hver retning reserveres som sambruksfelt, ev. som kollektivfelt. Prosjektet inkluderer ny og utvidet bru over Seutelva. Det bygges også sykkelvei og fortau på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnes for trafikk i november 2019. Midlene i 2020 blir brukt til å fullføre brua over Seutelva, restarbeider og slutttoppgjør.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksåsen

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det settes av om lag 360 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Innenfor denne rammen prioriteres 230 mill. kr. til forberedende arbeider for prosjektet E18 Retvet–Vinterbro. Videre legges det til grunn mid-

ler til refusjon av forskutterte midler til prosjektene E18 Knapstad–Retvet i Viken og E18 Riksgrensen–Ørje i Viken.

Innenfor programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende. Det settes av midler til nytt veilys på E18 på deler av strekningen mellom Ørje og Mel-leby, og til gang- og sykkelvei langs E18 og på fv. 128 ved Brennmoen i Viken.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Det settes av om lag 200 mill. kr over kap. 1320 post 30 Riksveiinvesteringer. I tillegg er det lagt til grunn om lag 300 mill. kr i bompenger.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken og Innlandet.

Innenfor programområdene prioriteres tiltak for gående og syklende. Det settes av midler til å bygge gang- og sykkelvei langs rv. 2 på strekningen Brynn–Grue kirke i Innlandet.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum	3 229	2 894	170	310

E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 72 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland* og Innst. 299 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 113.

Prosjektet ligger i Ringerike kommune og Jevnaker kommune i Viken. Det omfatter bygging av 12,5 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Til sammen omfatter prosjektet om lag 7 km forbikjøringsfelt. Det blir bygget bruer for kryssing av Randelva og Svenåa, og det blir bygget planskilte kryss ved Kleggerud og Olum. Tilkoblingen til dagens E16 ved Eggemoen skjer med en rundkjøring i påvente av at E16 blir bygget ut på strekningen Nymoene–Eggemoen.

Prosjektet omfatter også utbedring av fv. 241, inkl. bygging av gang- og sykkelvei over en strekning på om lag 2,6 km. Fv. 241 blir ny hovedadkomst fra E16 til Jevnaker sentrum. I tillegg kommer tilpasninger til lokalt veinett.

Anleggsarbeidene startet i mars 2019, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022 mot tidligere planlagt i 2021. Arbeidene med lokalveinettet ventes ferdigstilt i 2023.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Det settes av om lag 1 410 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. Til prosjekter i regi av Statens vegvesen er det lagt til grunn om lag 340 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer midler bevilget over kap. 1321, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS og bompenger til de prosjektene som bygges ut av Nye Veier AS, av selskapet anslått til henholdsvis 2 150 mill. kr og 2 250 mill. kr.

De statlige midlene til riksveitiltak i inneværende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og Akershus brukes bl.a. til å bygge gang- og sykkelvei i Professor Kohts vei langs E18 i Bærum. Det settes også av midler til gang- og sykkelvei langs Griniveien fra Røakrysset til bygrensen. I tillegg settes det av midler til diverse tiltak for syklende i Oslo og til tiltak på gang- og sykkelveien langs E18 mellom Skøyen og Dronning Blancas vei.

Det settes av statlige midler til forberedende arbeider, herunder prosjektering og grunnerverv for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken.

Videre settes det av statlige midler til å fullføre prosjektet E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark.

På E18 i Agder fullføres prosjektet E18 Varoddbrua. I tillegg fullføres ombyggingen av Håneskrysset med bompenger fra Samferdselspakken for Kristiansandsregionen.

Innenfor Bypakke Nord-Jæren fullføres prosjektet E39 Eiganestunnelen og utbedringen av Byhaugtunnelen, og det settes av midler til trafikkstyring på E39. De statlige midlene til riksveiltak i byvekstavtalen for Nord-Jæren brukes til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekningene Schancheholen–Sørmarka, Sørmarka–Smeaheia og Smeaheia–Oalsgata.

Innenfor programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende. Utbedringen av Haumyrheiatunnelen på E18 i Agder videreføres. Med bompenger fra Samferdselspakken for Kristiansandsregionen utvides tunnelen slik at det blir gjennomgående kollektivfelt i østgående retning over Varoddbrua og til Rona. Videre prioriteres bygging av ny bru på E39 ved Oftedal i Agder. Det settes av midler til tiltak mot utforkjøring på denne riksveiruten og til trafikkstyring på E39 i Rogaland. Innenfor rammen prioriteres også midler til gang- og sykkelvei langs rv. 19 fra Tigerplassen til Noreløkka i Moss.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedringen av E18 Festningstunnelen i Oslo og til å finansiere arbeidene med å utbedre Hovet- og Brattåstunnelene på E18 i Vestfold og Telemark.

Det legges også til grunn å bruke allerede innkrevde bompenger fra forlengingen av innkrevningen på E134 Oslofjordforbindelsen til bygging av gang- og sykkelvei langs fv. 1390 mellom Ottarsrud og Huseby.

Det settes av 580 mill. kr. over kap. 1320, post 29 til OPS-prosjekter. Innenfor denne rammen settes det av midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for E18 Grimstad–Kristiansand og E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder. I tillegg settes det av midler til å videreføre arbeidene med å utbedre enkelte tunneler på E39 på strekningen Lyngdal–Flekkefjord i Agder i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

Det settes av om lag 60 mill. kr til planlegging av E18 Ramstadsletta–Slependen i Viken.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E18	Bommestad–Sky	5 939	5 183	150	
E18	Varoddbrua	1 153	1 061	225	
E39	Eiganestunnelen	3 727	3 690	115	1
E39	Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien)	1 190	1 008	15	

E18 Lysaker–Ramstadsletta – forberedende arbeid, inkl. grunnerverv og prosjektering

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 114, og Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*. Det er satt av 400 mill. kr i 2020 til forberedende arbeid, inkl. grunnerverv og prosjektering.

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er en del av E18 Vestkorridoren (Lysaker–Drengsrud). Med en årsgogntrafikk på 80 000–90 000 kjøretøy er veien overbelastet med store forsinkelser, spesielt i morgenrushet. E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i retning mot Oslo og i motsatt retning tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta er om lag 4,3 km. I prosjektet er det lagt opp til at ny E18 vil

få tre gjennomgående kjørefelt i begge retninger, samt busstrasé, sykkelvei, ny diagonal mellom Gjønnes og E18 og ny forbindelse til Fornebu. Diagonalen har som formål å redusere trafikken på lokalveier, avlaste boligområder og sikre økt fremkommelighet for buss.

Det forutsettes bompenger fra en egen bompengordning, samt et mindre bompengedrag fra Oslopakke 3. Lokalpolitisk behandling er gjennomført, og det pågår ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

E18 Bommestad–Sky

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 123 S *Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i*

Vestfold (2012–2013) og Innst. 349 S (2012–2013) og Prop. 32 S (2014–2015) *Endringer i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 118 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 115.

Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 gjennom Vestfold og Telemark og gir sammenhengende firefelts vei fra Oslo til Langangen i Vestfold og Telemark. Strekningen er bygget som firefelts vei over en lengde på 6,7 km.

Anleggsarbeidene startet i januar 2014, og i mai 2018 ble E18 åpnet for firefelts trafikk på hele strekningen mellom Bommestad og Sky. Midlene i 2020 blir brukt til ombygging av lokalveisystemet.

E18 Langangen–Dørdal

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 128 S (2015–2016) *Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark* og Innst. 404 S (2015–2016) og Prop. 81 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark* og Innst. 308 S (2018–2019). Nye Veier AS har ansvaret for å bygge ut strekningen.

Prosjektet E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark er delt inn i to etapper. Det ble inngått totalentreprisekontrakt med entreprenør i mai 2017 for den første etappen E18 Rugtvedt–Dørdal. Det skal bygges 17 km firefelts vei med fartsgrense på 110 km/t. Anleggsåpning planlegges desember 2019. Andre etappe fra Langangen til Rugtvedt omfatter bygging av om lag 17 km ny fire felts motorvei, inkludert allerede gjennomførte arbeider med oppgradering og nye løp i Kjørholt og Bamble tunneler. Det legges opp til en fartsgrense på 110 km/t på strekningen. Reguleringsplaner for delstrekningene Langangen–Lanner og Kjørholt til Rugtvedt er vedtatt, og det arbeides med reguleringsarbeid på den gjenstående strekningen fra Lanner til Kjørholt. Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalene for hele prosjektet E18 Langangen–Dørdal er på 13 913 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 4 568 mill. kr.

E18 Varoddbrua

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 116.

Prosjektet omfatter riving av eksisterende hengebrau og bygging av ny bru mellom dagens

bru. Lengden på den nye brua blir om lag 650 meter. Den nye brua skal betjene biltrafikken østover. Eksisterende kassebru skal fortsatt betjene biltrafikk vestover. Begge bruene skal ha to kjørefelt pluss ett kollektivfelt. Dagens gang- og sykkel-felt på kassebrua gjøres om til kollektivfelt. Gang- og sykkelvei for begge retninger etableres på den nye brua og knyttes til eksisterende veinett.

Anleggsarbeidene startet i mars 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2020.

E39 Kristiansand–Lyngdal

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunen Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder* og Innst. 469 S (2016–2017). E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder inngår i Nye Veier AS sin portefølje. Prosjektet er en lang utbyggingsstrekning på om lag 70 km. Det er svært dårlig vei på deler av strekningen. Veien er ulykkesutsatt og har mange alvorlige trafikkulykker. Anleggsarbeidet er delt inn i fire utbyggingskontrakter, og selskapet har inngått kontrakt på de to første strekningene fra Kristiansand til Mandal. Disse delstrekningene av E39-utbyggingen på til sammen 26 km ventes åpnet i løpet av 2022. Det er inngått veiutbyggingsavtale med et totalt vederlag på 27 068 mill. kr hvor bompenger skal bidra med 8 708 mill. kr.

E39 Eiganestunnelen

Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland* og Innst. 117 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 116.

Prosjektet omfatter bygging av 5 km firefelts vei 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 lokalvei, og Byhaugtunnelen på dagens E39 blir utbedret og lagt om for å inngå i lokalveinettet.

Anleggsarbeidene startet i april 2014. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i februar 2020 mot tidligere forutsatt i desember 2019.

E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkeltamveien)

Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 116.

Prosjektet utgjør første etappe av utbyggingen av en høystandard sykkelvei langs E39 mellom Sandnes og Stavanger. Det omfatter bygging av sykkelvei på en om lag 12 km lang strekning. Sykkelveien bygges med 4,5 meters bredde.

Anleggsarbeidene startet i juli 2018. Deler av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020, mens hele strekningen ventes åpnet for trafikk i 2023, mot tidligere planlagt i 2021.

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2018–2019) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 283.

E134 Oslofjordforbindelsen i Viken er planlagt bygget ut i to byggetrinn. Det første byggetrinnet var ferdig i 2000. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det prioritert statlige midler til E134 Oslofjordforbindelsen tilsvarende anleggskostnadene for bygging av nytt tunnellop, forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Ved behandlingen av meldingen la et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen til grunn at det skal bygges nytt tunnellop, parallelt med eksisterende tunnellop. Samferdselsdepartementet har lagt dette til grunn som konseptvalg for kryssing av Oslofjorden på E134.

EFTAs overvåkingsorgan ESA har behandlet en klage på løsningen for Oslofjordforbindelsen. ESA har fastslått at kravet til helningsgrad på 5 pst. i nye veitunneler ikke gjelder for et ev. ekstra tunnellop for Oslofjordforbindelsen. Det arbeides nå med grunnlag for lokalpolitisk behandling av et forslag til bompengepopplegg. Deretter skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Bompengereking for prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* og Innst. 406 S (2015–2016) og Prop. 170 S (2012–2013) *Forlenget bompengereking knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud* og Innst. 493 S (2012–2013). Gjennom bompengerekingen knyttet til dagens Oslofjordforbindelse er det tidligere stilt til rådighet

om lag 220 mill. kr i bompenger til planlegging og prosjektering av byggetrinn 2. Det gjenstår å rekvirere om lag 50 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn at disse midlene brukes i 2019–2020 i hovedsak til arkeologiske undersøkelser.

Bompengeselskapet har ytterligere om lag 195 mill. kr i disponible midler for prosjektet fra tidligere innkrevde bompenger. Statens vegvesen ønsker å bruke disse midlene til å etablere en gang- og sykkelveiløsning langs fv. 1390 mellom Ottarsrud og Huseby. Denne strekningen blir omkjøringsvei ved ev. utbygging av dagstrekningen øst for tunnelen. Etablering av gang- og sykkelvei på denne strekningen er viktig for trafikksikkerheten på omkjøringsveien og bør derfor være gjennomført før anleggsarbeidene på dagstrekningen ev. startes opp. Departementet legger til grunn at disponible midler i 2020 brukes til å bygge ut gang- og sykkelvei på denne strekningen.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim*E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger*

Det settes av om lag 3 700 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveinvesteringer. I tillegg er det lagt til grunn om lag 900 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det settes av midler til å videreføre utbyggingen av E39 Rogfast i Rogaland og E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland.

Prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland skal gjennomføres som et OPS-prosjekt. Det settes av statlige midler til forberedende arbeider inkl. grunnverv og flytting av høyspentlinje.

I Vestland settes det av statlige midler til forberedelser og ev. anleggsstart for utbygging av E39 på strekningen Myrmel–Lunde. Prosjektet omfatter utbedring og omlegging av en 3,7 km lang strekning med smal og svingete vei i Gaular kommune. I tillegg settes det av statlige midler til restfinansiering av prosjektet E39 Bjørset–Skei.

Videre legges det til grunn midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E39 Kivsvengen i Vestland og Møre og Romsdal.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Bergen brukes i hovedsak til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekningene Kristianborg–Bergen sentrum, Bradbenken–Sandvikstorget og Sandviktorget–Glassknag og til å bygge gang- og sykkelvei langs rv. 555 på strekningen Gyldenpriskrysset–Carl Konows gate.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes bl.a. av midler til å:

- utbedre ferjekaiene på sambandene E39 Festøya–Solavågen og rv. 651 Volda–Folkestad i Møre og Romsdal i forbindelse med innføring av nye ferjer
- bygge om Aksdalkrysset på E39 i Rogaland
- gjennomføre flere tiltak mot utforkjøring i Rogaland og Vestland
- gjennomføre forsterket midtoppmerking på flere strekninger i Vestland
- sette opp veilys på E39 i Sveio og på strekningene Knarvik–Oppedal og Kronborg–Farsund
- bygge ny Skipenes bru og ny Sagefloten bru i Vestland.

Det er lagt til grunn statlige midler, bompenger og kommunale tilskudd til flere mindre tiltak innenfor Førdepakken i Vestland. Videre er det lagt til

grunn bompenger fra Nordhordlandspakken til bygging av ny rundkjøring på E39 i Knarvik sentrum.

Under fornying settes det bl.a. av midler til utbedring av følgende tunneler:

- Håklepptunnelen på E39 i Rogaland
- Bømlafjordtunnelen på E39 i Vestland
- Masfjord-, Matreberg-, Trodals- og Munkebotntunnelene på E39 i Vestland
- Eikefettunnelen på E39 i Vestland
- Eidsvåg- og Glaskartunnelene på E39 i Vestland
- Jernfjell- og Skrikeberg tunnelene på E39 i Vestland.
- Rosethorntunnelen på E39 i Møre og Romsdal
- Damsgård- og Nygårdstunnelene på rv. 555 i Vestland.

Det settes av om lag 250 mill. kr til planlegging av prosjektet E39 Stord–Os i Vestland.

		Mill. kr			
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E39	Rogfast	20 848	18 647	200	650
E39	Svegatjørn–Rådal	8 277	8 248	1 410	160
E39	Bjørset–Skei	935	867	140	
E39	Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien)		923	264	

E39 Rogfast

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 (2018–2019), side 117.

E39 Rogfast er det første ferjeavløsningsprosjektet i ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

På Bokn blir det bygget 2,7 km vei i dagen, og dagens kryss blir bygd om. Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset, som er planlagt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Om finansiering*

av *Bypakke Nord-Jæren* og Innst. 214 S (2016–2017). Det fremgår av regjeringens partienes bompengeavtale at dersom det er ønske om det lokalt, er regjeringen villig til å ta prosjektet E39 Smiene–Harestad ut av bypakken og overføre det til porteføljen til Nye Veier AS.

Ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og fv. 521 Mekjarvik–Kvitsøy legges ned når Rogfast åpnes for trafikk. Det er lagt opp til at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesvei.

Anleggsarbeidene startet i januar 2018.

Endelig tilbudsfrist på konkurransen for den første av tre store tunnelkontrakter gikk ut i juni 2019. Tre entreprenører var prekvalifisert og leverte tilbud til første tilbudsfrist. To av tilbudene måtte avvises på grunn av vesentlige avvik fra kravspesifikasjonene i konkurransegrunnlaget, og det tredje tilbudet var vesentlig høyere enn forventet. Konkurransen ble derfor avlyst. Det

legges nå opp til en omfattende gjennomgang av prosjektet, der både kostnadsbesparende tiltak, gjennomføringsstrategi og forutsetninger for finansieringsopplegget blir vurdert på nytt. Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte når det foreligger nærmere avklaringer.

E39 Svegatjørn–Rådal

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland* og Innst. 37 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 117–118.

Prosjektet ligger i kommunene Os og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts vei 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.

E39 Bjørset–Skei

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 118.

Strekningen ligger i Jølster kommune i Vestland. Prosjektet omfatter utviding av eksisterende vei til 8,5 m veibredde og utretting av svinger. Fra Bjørset til Indre Årdal er det bygget ekstra bred skulder for myke trafikanter, og fra Indre Årdal til Skei er det bygd og sykkelvei. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt.

Anleggsarbeidene startet i mars 2017, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2019. Midlene i 2020 blir brukt til restarbeider og sluttoppgjør.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien)

Prosjektet inngår i Bypakke Bergen og Miljøløftet, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 116.

Prosjektet er en del av en utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveiruter langs de viktigste hovedveiene inn til Bergen sentrum. Prosjektet omfatter bygging av en høystandard gang- og sykkelvei på en 3,9 km lang strekning langs E39 mellom Kristianborg og Bergen sentrum. Gang- og sykkelveien bygges med adskilte felt for gående og syklende, og bygges med fire meters

bredde for syklist, samt tre meters bredde for gående. Prosjektet bygges parallelt med utbyggingen av Bybanen byggetrinn 4.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet, som en del av Bybanen byggetrinn 4, jf. Prop. 11 S (2017–2018).

Anleggsarbeidene startet sommeren 2019, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme for prosjektet.

Rv. 555 Sotrasambandet

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. behandlingen av Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 11.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv. 561 ved Kolltveit på Sotra, der om lag 4,6 km går i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru på om lag 950 m med separat gang- og sykkelvei. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet.

Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående.

Kollektivtrafikken vil dels gå sammen med annen trafikk, dels på opprustet lokalvei og dels på separat bussvei/kollektivfelt. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

Før anleggsstart på Sotrasambandet må høyspentlinjen med elektrisitetsforsyning til gassterminalen på Kollsnes i Øygarden flyttes. Flyttingen skal etter planen være ferdig høsten 2020 og finansieres over kap. 1320, post 30 Riksveinvesteringer.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at utlysning av OPS-kontrakten skal skje i løpet av 2019. Det er lagt opp til at anleggsarbeidene kan startes opp i 2020–2021.

Til å dekke Statens vegvesens kostnader utenom OPS-kontrakten er det satt av 320 mill. kr i 2020.

E39 Ålesund–Trondheim

Det settes av om lag 480 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveinvesteringer.

Det prioriteres midler til anleggsstart på prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og

Romsdal og Trøndelag. Det settes også av midler til å starte byggingen av forbikjøringsfelt på E39 ved Ørskogfjellet i Møre og Romsdal.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak prioritert midler til utbedringstiltak. Det settes av midler til en rekke ferjekaier på E39 i Romsdal og Nord-Møre i forbindelse med nye kontrakter for å drive ferjesamband. Videre settes det av midler til utbedringer på strekningen Harangen-Bårdshaug i Trøndelag.

Det settes av 150 mill. kr over kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter. Innenfor denne rammen settes det av midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for E39 Klett-Bårdshaug i Trøndelag. I tillegg er det prioritert midler til å fullfinansiere utbedringen av flere tunneler på strekningen i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 519	2 204	200	

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 119, og Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, side 1.

Prosjektet omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen 26 km. Med denne ombyggingen blir E39 på strekningen fra Halså kommune i Møre og Romsdal til Hemne kommune i Trøndelag redusert fra 48 til 43 km. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende trasé, og dels i ny trasé. Prosjektet omfatter bl.a. omlegging av E39 utenom kommunesenteret Liabø i Halså kommune.

Det er lagt opp til anleggsstart i juli 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2024.

Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Det settes av om lag 120 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

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 Vestland.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafiksikkerhetstiltak. Det settes av midler til å videreføre utbedringen av ferjekaiene for å legge til rette for nye ferjer i sambandet Hella–Dragsvik–Vangnes på rv. 13/rv. 55 i Vestland. Det prioriteres midler til strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder. Midlene går til slutføring av arbeidene med utbedring av delstrekningen Bjørnåra–Optestøyl og til å starte opp anleggsarbeidene på delstrekningen Besteland–Helle. Videre prioriteres midler til flere tiltak mot utforkjøring i Vestland.

Over kap. 1320, post 31 settes det av om lag 160 mill. kr til å fullføre skredsikringsprosjektet rv. 13 Vik–Vangnes i Vestland.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
Rv. 13	Vik–Vangnes	732	580	158	

Rv. 13 Vik–Vangnes

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 120.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3,7 km ny vei inkl. en om lag 3 km lang tunnel på den mest skredutsatte delen av strekningen.

Anleggsarbeidene startet i november 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2020.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger**

Det settes av om lag 1 500 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveivesteringer til strekningen. I tillegg er det lagt til grunn om lag 420 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler og bompenger til å fullføre utbyggingen av E134 Damåsen–Saggrenda i Viken.

Det settes av statlige midler til å fullføre utbyggingen av E134 Gvammen–Århus i Vestfold og Telemark.

Videre legges det til grunn statlige midler, lokale tilskudd og bompenger til å videreføre utbyggingen av rv. 13 Ryfast i Rogaland.

På rv. 36 i Vestfold og Telemark settes det av statlige midler til å fullføre arbeidene på prosjektet Skyggestein–Skjelbredstrand i Skien kommune. Det legges til grunn bompenger til utbedring av to delstrekninger mellom Bø og Seljord i Vestfold og Telemark, jf. Prop. 113 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering på strekninga Bø–Seljord i Telemark* og Innst. 47 S (2018–2019).

Innenfor programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende.

Det settes av midler til å videreføre utbedringen av Hjelmeland og Nesvik ferjekaier på rv. 13 i Rogaland. Det settes også av midler til utbedring av delstrekninger på rv. 41 mellom Treungen og Vrådal i Vestfold og Telemark.

Innenfor trafikksikkerhetstiltak prioriteres bl.a. midler til å bygge midtrekkverk på E134 mellom Mjøndalen og Langebru i Viken og utbedring for forsterket midtoppmerking på E134 i Haugesund kommune i Rogaland. Det prioriteres også midler til tiltak mot utforkjøringsulykker i Vestfold og Telemark, Vestland og Rogaland.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger fra Haugalandspakken til bygging av gang- og sykkelvei mellom Ølen og Ølensvåg på E134 i Rogaland.

Innenfor fornying går midlene i all hovedsak til utbedring av Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene på E134 i Vestfold og Telemark og Vestland.

		Mill. kr			
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E134	Damåsen–Saggrenda	5 519	4 924	500	54
E134	Gvammen–Århus	2 648	2 450	169	
Rv. 13	Ryfast	8 574	8 318	144	257
Rv. 36	Skyggestein–Skjelbredstrand	892	820	118	
E134	Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene ¹	604	546	201	

¹ Inkluderer også delfinansiering over kap. 1320, post 22 Drift- og vedlikehold.

E134 Damåsen–Saggrenda

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 49 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud* og Innst. 168 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 121.

Prosjektet omfatter bygging av 13,2 km vei i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km bygges som firefelts vei, og resten som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2020 mot tidligere planlagt i oktober 2019.

I Prop. 49 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud* var det lagt til grunn fire bomstasjoner med toveis innkrevning. To av stasjonene var planlagt etablert på ny E134, ved Damåsen og Saggrenda. I tillegg var det planlagt en bomstasjon på eksisterende E134 ved Damåsen samt en på fv. 286 ved Teigen (Grosvoldveien).

Kongsberg og Øvre Eiker kommuner og Buskerud fylkeskommune har gått inn for at den plan-

lagte bomstasjonen på fv. 286 Grosvoldveien likevel ikke skal etableres. I tillegg har Kongsberg kommune gått inn for at bomstasjonen på ny E134 ved Saggrenda skal flyttes om lag 8 km vestover til kommunegrensen mot Notodden i Vestfold og Telemark.

Samferdselsdepartementet går inn for at bompengeprogget for prosjektet endres i tråd med de foreslåtte justeringene. Bomstasjonen på fv. 286 blir ikke etablert når prosjektet åpnes for trafikk, men det gjøres en evaluering av økonomien i prosjektet og de trafikale konsekvensene etter ett år. Etablering av bomstasjonen planlegges vurdert på nytt på bakgrunn av denne evalueringen. Under forutsetning av lokalpolitisk tilslutning går departementet også inn for at Kongsberg kommunes ønske om å flytte bomstasjonen på ny E134 ved Saggrenda til kommunegrensen mot Notodden skal etterkommes. Ettersom bompengestasjonen ved Saggrenda allerede er etablert, legger departementet til grunn at innkrevningen i denne bomstasjonen blir startet opp som planlagt, men at denne avvikles når ny bomstasjon ved kommunegrensen er etablert.

E134 Gvammen–Århus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 121.

Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny vei, hvorav 9,4 km i tunnel. Veien bygges med ti meter veibredde og forsterket midtoppmerking. Den nye veien fører til at E134 mellom Hjartdal og Seljord i Vestfold og Telemark kortes inn med om lag 11 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019. Midlene i 2020 blir i all hovedsak brukt til tiltak på avlastet vegnett og slutttoppgjør.

E134 Vågslis-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften i tunnelene. Prosjektet omfatter bl.a. utskifting av vifter og belysning, montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bomber.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 520 mill. 2018-kr og en kostnadsramme på 575 mill. 2018-kr. Omregnet til 2020-prisnivå blir styringsrammen 546 mill. kr og kostnadsrammen 604 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene er planlagt startet opp i juni 2020, med fullføring i 2022.

Rv. 13 Ryfast

Prosjektet er vedtatt finansiert med lokale tilskudd og bompenger, jf. behandlingen av Prop. 109 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast)* og Innst. 363 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 121.

Prosjektet omfatter en strekning på 20,7 km, bl.a. to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg, og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og Ryfylketunnelen (tidligere Solbakk-tunnelen) er 14,3 km lang. I tillegg inngår utbedring av den eksisterende Hølleslitunnelen på rv. 13.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012. Ryfylketunnelen åpnes for trafikk i desember 2019 som forutsatt, mens Hundvågtunnelen ventes åpnet for trafikk i februar 2020.

Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand

Prosjektet inngår i Bypakke Grenland, fase 1, men forutsettes finansiert med statlige midler, jf. Prop. 134 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* og Innst. 393 S (2014–2015). Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 121.

Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts vei med midtrekkverk i ny trasé og nødvendige tilknytninger til dagens veinett. Anleggsarbeidene startet i januar 2017, og prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2018.

Prosjektet hadde en styringsramme på 645 mill. kr og en kostnadsramme på 710 mill. kr, omregnet til 2020-prisnivå, da det ble startet opp. Prognosen for sluttkostnad for prosjektet er nå om lag 820 mill. 2020-kr. Dette innebærer en kostnadsøkning på om lag 100 mill. kr i forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2018–2019), som var lik med gjeldende kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsrammen for prosjektet blir økt til 870 mill. 2019-kr. Omregnet til 2020-prisnivå blir kostnadsrammen 892 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Midlene i 2020 blir brukt til sluttoppgjør med entreprenørene og avslutning av grunnerverv.

Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug

Det settes av om lag 90 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Midlene prioriteres til programområdetiltak. Det settes av midler til utbedringstiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming.

Arbeidene med å utbedre Skøyten bru på rv. 52 i Viken videreføres. I tillegg prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på utbedringene av rv. 52 på en delstrekning gjennom Hemsedal. I tillegg prioriteres midler til å opparbeide kollektivknutepunkt på rv. 7 ved Haga-foss i Viken.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Det settes av om lag 820 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. I tillegg er det lagt til grunn om lag 480 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av bompenger til å fullføre utbyggingen av E16 Sandvika–Wøyen i Viken.

Det settes av statlige midler til å fullføre utbyggingen av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Innlandet.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Bergen brukes til oppgraderingen av kollektivtrafikkterminalen i Olav Kyrres gate og til holdeplasser langs E16 mellom Indre Arna og Vågsbotn i Vestland.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Innenfor rammen videreføres byggingen av ny bru på E16 ved Tveit i Innlandet og etablering av toveisregulering i Brenne- og Skuitunnelene på E16 i Viken. Det settes også av midler til utbedringer på strekningen Fagernes-Øye på E16 i Innlandet. Videre legges det til grunn bompenger fra Førdepakken til å bygge om Bergumkrysset på rv. 5 i Vestland.

Innenfor trafikksikkerhetstiltak settes det bl.a. av midler til tiltak mot utforkjøring og til forsterket midtoppmerking i Vestland.

Det settes også av midler til planlegging.

Under fornying prioriteres bl.a. midler til utbedring av følgende tunneler:

- Borgund- og Seltatunnelene på E16 i Vestland
- Gudvanga- og Flenjatunnelene på E16 i Vestland
- Beitla- og Langhelletunnelene på E16 i Vestland.

Det settes av om lag 520 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen prioriteres midler til anleggsstart på prosjektet E16 Kvamskleiva i Innlandet. I tillegg videreføres arbeidene på prosjektet rv. 5 Kjosnesfjorden i Vestland.

Utbyggingen av E16 over Filefjell finansieres over post 36. Det settes av 50 mill. kr til å fullføre utbyggingen av strekningen Øye–Eidsbru i Innlandet.

Det settes av om lag 25 mill. kr til planlegging av fellesprosjektet E16 Stanghelle–Arna/Vossabanen i Vestland.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E16	Sandvika–Wøyen	4 789	4 378		470
E16	Bagn–Bjørge	1 826	1 594	162	
E16	Kvamskleiva	748	666	100	
E16	Øye–Eidsbru	858	712	50	
E16	Gudvanga- og Flenjatunnelene	787	756	167	
Rv. 5	Kjosnesfjorden	1 364	1 218	410	

E16 Sandvika–Wøyen

Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* og

Innst. S. nr. 301 (2008–2009). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123 og side 134–136.

Strekningen er 3,5 km lang. Prosjektet omfatter bygging av firefelts vei i tunnel (Bjørnegård-tunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og firefelts vei i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalveisystemet i Hamang-området i Sandvika.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. Arbeidet med ombygging av lokalveinettet vil pågå frem til 2021. Midlene i 2020 blir brukt til restarbeider, ombygging av lokalvegnettet og sluttoppgjør.

E16 Bjørum–Skaret

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud* og Innst. 215 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts vei. Det bygges bl.a. en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda og en tunnel på om lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda.

Det legges nå opp til anleggsstart for hovedentreprisen rundt årsskiftet 2020–2021 mot tidligere planlagt i april 2019. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2024 mot tidligere planlagt i 2023. Årsaken er omregulering som følge av endrede forutsetninger i forbindelse med Ringeriksbanen, samt overgang til totalentreprise.

E16 Bagn–Bjørgo

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 140 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn–Bjørgo i Oppland* og Innst. 29 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123.

Prosjektet omfatter delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende vei til tofelts vei med 8,5 meter veibredde. Fra nord for Bagn sentrum blir det bygget en 4,3 km lang tunnel med forbi-kjøringsfelt i stigningen i retning Bjørgo.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2019. Midlene i 2020 blir brukt til sluttoppgjør.

E16 Kvamskleiva

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 298.

Prosjektet omfatter utbedring av en svært skredutsatt strekning på om lag 5,4 km mellom Kvam og Hugavike i Vang kommune i Innlandet. Prosjektet omfatter bygging av en om lag 1,8 km lang tunnel og utbedring av eksisterende vei i tilknytning til den nye tunnelen.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 650 mill. 2019-kr og en kostnadsramme på 715 mill. 2019-kr. Omregnet til 2020-prisnivå blir styringsrammen 666 mill. kr og kostnadsrammen 748 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak

Det legges opp til anleggsstart sommeren 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022.

E16 Øye–Eidsbru

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123, og Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*. Det er siste etappe av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet omfatter om lag 4 km vei i ny trasé utenom Øye sentrum. Om lag 2 km av veien legges i tunnel. Veien bygges med 8,5 meter veibredde.

Anleggsarbeidene startet i juni 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019 mot tidligere planlagt i mars 2019. Midlene i 2020 blir i hovedsak brukt til sluttoppgjør.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123, og Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*. Prosjektet er en del av det nasjonale programmet for rehabilitering av tunneler ut fra kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Aurland kommune i Vestland. Det gjennomføres omfattende tiltak i begge tunnelene, som har en samlet tunnallengde på om lag 16,5 km. Tiltakene omfatter bl.a. utskifting av vifter og belysning, montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bomber.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2020.

Rv. 5 Kjøsnesfjorden

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123–124.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 6,5 km lang tunnel i tilknytning til den eksisterende Støylsnestunnelen frem til Kjøsnes i Jølster kommune i Vestland. På Kjøsnes blir det bygget om lag 350 m vei i dagen fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5. Eksisterende rv. 5 på strekningen blir brukt som gang- og sykkelvei i sommerhalvåret, og blir stengt i vinterhalvåret.

Anleggsarbeidene startes i oktober 2019, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund**E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger**

Det settes av om lag 1 400 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. Til prosjekter i regi av Statens vegvesen er det lagt til grunn om lag 440 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer midler bevilget over kap. 1321, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS og bompenger til de prosjektene som bygges ut av Nye Veier AS, av selskapet anslått til henholdsvis 1 330 mill. kr og 2 560 mill. kr.

Innenfor denne rammen settes det av 25 mill. kr. i statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud–Lygnebakken i Innlandet. I tillegg settes det av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E6 Frya–Sjoa i Innlandet. Det settes av statlige midler til fullføring og refusjon av forskutterte midler for prosjektet rv. 4 Lunner grense–Jaren, inkl. Lygna sør i Innlandet.

Videre er det lagt til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E6 på

strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag.

Innenfor Miljøpakke Trondheim settes det av statlige midler til å fullføre prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen. Det er lagt opp til anleggsstart med bompenger på prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.

De statlige midlene til riksveiltak i inneværende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og Akershus brukes i hovedsak til å:

- bygge nye gang- og sykkelveibruer over rv. 150 ved Ullevålkrysset
- utbedre fv. 120 Storgata i Lillestrøm
- gjennomføre tiltak ved ramper og kryss på E6 på strekningen Hvam–Skedsmovollen
- oppgradere holdeplasser i Oslo, bl.a. langs rv. 150 Ring 3.

De statlige midlene til riksveiltak i bymiljøavtalen for Trondheim brukes til å bygge hovedsykkelvei på rv. 706 mellom Nyhavna og Rotvoll, på delstrekningen Falkenborg–Strandveien.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til trafikksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, samt miljøtiltak.

Det settes av midler til å videreføre utbedringen av et trafikkfarlig kryss på E6 ved Selsverket i Innlandet. Det settes også av midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelvei langs E6 på fv. 84 ved Brumunddal i Innlandet og langs E6 på strekningen Driva–Hevle i Trøndelag. Videre prioriteres midler til å bygge første del av kollektivgate gjennom Gjøvik. Midlene til miljøtiltak går til istandsetting av strekninger på Kongevegen over Dovrefjell.

Under fornying går midlene i hovedsak til å fullfinansiere utbedringen av Vålerengtunnelen og Ekeberg- og Svartdalstunnelene på E6 i Oslo

		Mill. kr			
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E6	Ekeberg- og Svartdalstunnelene	941	854	51	
E6	Vindåsliene–Korporalsbrua	2 019	1 857	380	145
E6	Jaktøya–Klett–Sentervegen	3 206	2 884	245	
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger	1 409	1 247		290

E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 125.

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.

Anleggsarbeidene startet i juni 2017, og arbeidene ble avsluttet i juni 2019. Midlene i 2020 blir brukt til sluttoppgjør.

E6 Kolomoen–Moelv

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 131 S (2015–2016) *Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv i Hedmark* og Innst. 396 S (2015–2016). E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet er den største sammenhengende utbyggingen som Nye Veier så langt har satt i gang. Hele prosjektet strekker seg på i overkant av fire mil. Anleggsarbeidene på E6 er inndelt i to utbyggingskontrakter. Første kontrakt omfatter utbyggingen fra Kolomoen til Arnkvern. Andre utbyggingskontrakt går fra Arnkvern til Moelv. Nye Veier AS har inngått totalentrepriseavtaler for begge delstrekningene og arbeidene er igangsatt. Det er planlagt med strekningsvise åpninger hvor første delstrekning E6 Kolomoen–Kåterud åpnes høsten 2019. Videre åpnes Kolomoen–Arnkvern sommeren 2020. Hele strekningen E6 Kolomoen–Moelv ventes ferdigstilt desember 2020. Veiutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet angir et samlet vederlag for utbyggingen på 10 667 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 5 014 mill. kr.

E6 Moelv–Øyer

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 119 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland* og Innst. 412 S (2018–2019). E6 Moelv–Øyer sentrum i Innlandet er videreføringen av prosjektet fra Kolomoen til Moelv og bygges ut av Nye Veier AS. Nye Veier har arbeidet med å redusere kostnaden til utbygging og øke samfunnsnyttien. Prosjektet omfatter utbygging av om lag 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense på 110 km/t. Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre*

saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar og Innst. 380 S (2017–2018) å utvide prosjektet E6 Moelv–Ensby til å omfatte strekningen videre nordover til Øyer. Det vil føre til en mer helhetlig utbygging med sammenhengende standard. Kommunedelplanen E6 Vingrom–Ensby ble vedtatt sommeren 2018. Det legges opp til å bygge ut strekningen med tre store entrepriser med åpning av første delstrekning E6 Storhove–Øyer i 2023. Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet er 13 421 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 5 627 mill. kr.

E6 Ulsberg–Melhus

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* og Innst. 309 S (2018–2019). På prosjektet E6 Ulsberg–Melhus S i Trøndelag skal det bygges vel 64 km hovedsakelig firefelts vei med 110 km/t. Prosjektet bygges ut av Nye Veier AS og er delt opp i fire delstrekninger. På delprosjektet E6 Kvål–Melhus sentrum er entreprenør kontrahert i en integrert prosjektleveranse. I denne kontrakten samhandler partene mot felles mål mellom byggherre, entreprenør og rådgiver i alle faser av prosjektet. Planlagt byggestart er høsten 2019. Det pågår kontrahering på delstrekningen E6 Ulsberg–Vindåsliene, som er på 25 km. Planlagt byggestart er i løpet av 2020 og ferdigstillelse i 2023. På de to øvrige delprosjektene pågår optimaliseringsarbeid og arbeid med regulering. Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet er 17 576 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 5 823 mill. kr.

E6 Vindåsliene–Korporalsbrua

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 124 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag* og Innst. 410 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 125–126.

Prosjektet omfatter bygging av 6,4 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé på vestsiden av elva Sokna i Midtre Gauldal kommune. Veien blir lagt utenom Soknedal sentrum med tilkobling til tettstedet gjennom et planskilt kryss sør for sentrum.

For å legge til rette for en mulig fremtidig utvidelse til fire felt på strekningen Vindåsliene–Kor-

poralsbrua er det med forbehold om Stortingets tilslutning, inngått avtale mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS om finansiering av prosjektering og bygging av søndre påhugg og portal for et andre tunnellop i Soknedalstunnelen. Tiltaket gjennomføres som en del av Statens vegvesens pågående prosjekt og anslås å ha en kostnad på i størrelsesorden 45 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i september 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2020.

E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* og Innst. 494 S (2012–2013). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 126 og side 142.

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 vei over en strekning på 7,9 km.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i februar 2019. Midlene i 2020 blir brukt til restarbeider og slutt-oppgjør.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 3, jf. Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 126 og side 140–142, og Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*.

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytninger til veinettet på begge sider av elva. I tillegg skal gang- og sykkelveinettet i området bygges om til bedre standard der eksisterende bru (Sluppenbrua) bygges om til gang- og sykkelveibru. Prosjektet inngår i utbyggingen av ringveisystemet rundt Trondheim.

Prosjektet finansieres med statlige midler og bompenger. De statlige midlene forskutteres med bompenger fra Miljøpakke Trondheim, jf. Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*.

Det legges opp til anleggsstart våren 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2023.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Det settes av om lag 270 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet settes det av 482 mill. kr over post 29 OPS-prosjekter. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1 150 mill. kr i bompenger. Det settes også av midler over post 30 til å dekke Statens vegvesens kostnader utenom OPS-kontrakten.

Innenfor programområdene settes det av midler til utbedringstiltak. Det prioriteres også midler til videreføring av byggingen av delstrekningene Atna N–Hanestad og Hanestad–Alvdal grense samt oppstart av delstrekningen Rendalen grense–Jutulhogget på rv. 3 i Østerdalen i Innlandet.

Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. behandlingen av Prop. 45 S (2016–2017) *Gjennomføring av rv 3/ rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 216 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 78 og side 126–127.

Prosjektet omfatter bygging av 26,6 km ny riksvei, herav 16,0 km firefelts vei og 10,6 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Fellesstrekningen for rv. 3 og rv. 25 bygges som firefelts vei. Rv. 3 sør og nord for fellesstrekningen bygges som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Flere kryss, om lag 8 km gang- og sykkelveier og om lag 34 km lokalveier inngår også i prosjektet. Bygging av ny kontroll- og trafikkstasjon på Ånestad er også omfattet av OPS-kontrakten.

Omlegging av en del eksisterende veier, samt utbygging av rv. 25 ved Terningmoen i Elverum, inngår ikke i OPS-kontrakten. Statens vegvesen får også utgifter til prosjektorganisasjon og grunnerverv. Disse utgiftene finansieres over post 30 Riksveiinvesteringer.

Kontrakt med OPS-selskapet ble inngått i mai 2018. Anleggsarbeidene startet i juni 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2020.

Til milepælsbetaling til OPS-selskapet ved trafikkåpning settes det av 427 mill. kr i 2020. Til betaling for tilgjengelighet, samt til enkelte avtalte tilleggsarbeider i anleggsperioden, settes det av 55 mill. kr i 2020. Til å dekke Statens vegvesens kostnader utenom OPS-kontrakten er det satt av 60 mill. kr over post 30 i 2020. I tillegg er det lagt til grunn at

bompengeselskapet stiller til disposisjon 1 150 mill. kr til å dekke bompengenes andel av milepælsbetalingen til OPS-selskapet ved trafikkåpning.

Rv. 15 Otta–Måløy

Det settes av om lag 40 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til tiltak mot utforkjøring på rv. 15 i Vestland.

Under fornying settes det av midler til utbedring av elektroinstallasjonene i Strynefjellstunnelene.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Det settes av om lag 60 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak. Midlene går til å bygge om krysset ved Kverve på rv. 658 i Møre og Romsdal.

Under fornying settes det av midler til utbedringen av Innfjord- og Måndalstunnelene på E136 og Ellingsøy- og Valderøytunnelene på rv. 658 i Møre og Romsdal.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Det settes av om lag 30 mill. kr til strekningen over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Innenfor denne rammen legges det til grunn midler til prosjektet rv. 70 Meisingset–Tingvoll i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. Anleggsarbeidene startet i mars 2016, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2019.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak. Midlene prioriteres til å utbedre flyplasskrysset på rv. 70 ved Kristiansund i Møre og Romsdal.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige

E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Det settes av om lag 1 450 mill. kr over kap. 1320, post 30. Til prosjekter i regi av Statens vegvesen er det lagt til grunn om lag 100 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer midler bevilget over kap. 1321, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS og bompenger til de prosjektene som bygges ut av Nye Veier AS, av selskapet anslått til henholdsvis 530 mill. kr og 820 mill. kr.

Innenfor denne rammen er det lagt til grunn midler til å videreføre prosjektet E6 Helgeland sør, inkl. delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien i Nordland. Det er også lagt til grunn midler til å fullføre prosjektene E6 Helgeland nord, rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset og rv. 77 Tjernfjellet i Nordland. Videre er det satt av midler til statlig finansiering av sluttoppgjøret for rv. 80 Lødingvikan i Nordland etter at dette er avklart ved en rettskraftig dom. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2013.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende.

Midlene til utbedringstiltak går bl.a. til forberedende arbeider for utbedringen av delstrekningen Fjerdingselva–Grøndalselva på E6 mellom Grong og Nordland grense i Trøndelag. I tillegg prioriteres statlige midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør. Midlene til tiltak for gående og syklende går i hovedsak til å bygge undergang på rv. 80 ved Hunstadsentret i Bodø. Det settes også av midler til å bygge gang- og sykkelvei langs E6 på strekningen Kvam–Grøtan i Trøndelag.

Under fornying prioriteres midlene i all hovedsak til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør. I tillegg settes det av midler til oppgradering av Illhøllia tunnel på E6 i Dunderlandsdalen i Nordland.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E6	Helgeland sør	5 037	5 037	975	20
E6	Helgeland nord ¹	2 460	2 378	206	1
Rv. 77	Tjernfjellet	673	663	35	
Rv. 80	Hunstadmoen–Thallekrysset	2 814	2 748	80	35

¹ Ekskl. delstrekningen Krokstrand-Bolna

E6 Ranheim–Åsen

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2017–2018) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag* og Innst. 298 S (2018–2019). E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag inngår i Nye Veier AS portefølje og klargjøres for utbygging. Prosjektet er inndelt i to delstrekninger. Delprosjektet E6 Ranheim–Værnes er utvidelse av om lag 23 km til firefeltsvei mellom Trondheim og Stjørdal. Nye tunneløp er en del av firefeltsutbyggingen og er viktig for å sikre rømningsmulighet for tunnelene. Byggestart planlegges årsskiftet 2019–2020 med ferdigstillelse 2025. Delstrekningen E6 Kvithamar–Åsen på om lag 19 km er et viktig prosjekt for å utbedre veiforbindelsen mellom Trondheim og Steinkjer. Dagens veistandard er svært dårlig og prosjektet har høy samfunnsnytte. Det legges opp til 110 km/t fartsgrense på mesteparten av strekningen Ranheim–Åsen. Det vil føre til en vesentlig forbedring i den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Byggestart på denne strekningen planlegges årsskiftet 2019–2020 med ferdigstillelse 2025–2026. Vegutbyggingsavtalen forutsetter et totalt vederlag på 13 893 mill. kr, hvor bompengefinansieringen skal bidra med 6 475 mill. kr.

E6 Helgeland sør

Prosjektet utgjør andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland* og Innst. 32 S (2015–2016). Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 128.

Prosjektet består av to delprosjekter, en veiutviklingskontrakt og Kapskarmo–Brattåsen–Lien.

Veiutviklingskontrakt

For prosjektene Helgeland sør og Helgeland nord er det brukt en veiutviklingskontrakt, dvs. at flere delstrekninger blir lyst ut i en samlet konkurranse. Samme entreprenør står ansvarlig for utbygging av delstrekningene i tillegg til drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år.

I prosjektet Helgeland sør ble sju av de ni delstrekningene lyst ut som en slik kontrakt. Tiltakene på disse delstrekningene omfatter utvidelse av veibredden, utretting av svinger og styrking av bæreevne i eksisterende veitrasé. Deler av eksisterende vei gjøres om til adkomster og gang- og sykkelveier. To av delstrekningene ble lagt inn som opsjoner. Som følge av kostnadsøkninger er opsjonsstrekningene tatt ut av kontrakten.

Anleggsarbeidene innenfor veiutviklingskontrakten startet i mai 2017. Arbeidene ventes fullført i oktober 2020 mot tidligere planlagt i 2021.

Kapskarmo–Brattåsen–Lien

For utbygging av strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien blir det brukt tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. E6 er planlagt i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 22 km med bl.a. en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt veinett.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Svenningelvb bru startet i august 2018, og strekningen ventes åpnet for trafikk sommeren 2020.

I forbindelse med detaljprosjektering av delstrekningen fra Svenningelvb bru til Lien ble det avdekket vanskelige grunnforhold på deler av strekningen. Det er derfor knyttet usikkerhet til kostnader og videre fremdrift for delprosjektet. Dette blir avklart nærmere i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan. Det legges opp til at reguleringsplanen blir godkjent i løpet av 2019. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken.

E6 Helgeland nord

Prosjektet utgjør første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 55 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen–Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland* og Innst. 178 S (2013–2014). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 128–129.

Prosjektet omfatter utbedring og utbygging av til sammen 62 km vei fordelt på ni delstrekninger. Gjennom behandlingen av Prop. 56 S (2016–2017) *Finansiering av prosjektet fv 17/fv 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger–Slomarka og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord* og Innst. 226 S (2016–2017) sluttet Stortinget seg til et opplegg som innebar at kostnadsrammen ble økt med

30 mill. kr, slik at arbeidene på delstrekningen Raudfjellfoss–Krokstrand ikke ble avbestilt. Planlagte programområdetiltak er tatt ut av prosjektet.

Gjennom behandlingen av Prop. 102 S (2017–2018) *Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum–Bolna, i Nordland* og Innst. 49 S (2018–2019) sluttet Stortinget seg til en revidert finansieringsplan for E6 Helgeland nord som sikrer at delstrekningen Krokstrand sentrum–Bolna fullføres som en del av veitvklingskontrakten. Anleggsarbeidene på strekningen startet opp i 2018.

Prognosen for sluttkostnad for prosjektet, ekskl. delstrekningen Krokstrand sentrum–Bolna, er nå på om lag 2 380 mill. 2020-kr. Dette innebærer en kostnadsøkning på om lag 200 mill. kr i forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2018–2019), som var identisk med gjeldende kostnadsramme for prosjektet.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsrammen for prosjektet blir økt til 2 460 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Rammen er ekskl. delstrekningen Krokstrand–Bolna som er tatt opp til bevilging med egen styrings- og kostnadsramme, jf. Prop. 102 S (2017–2018) *Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum – Bolna, i Nordland* og Innst. 49 S (2018–2019).

Arbeidene på veitvklingskontrakten startet i september 2015. De siste delstrekningene, til sammen 19,5 km inkl. delstrekningen Krokstrand–Bolna, åpnes for trafikk i november 2019. Midlene i 2020 blir brukt til restarbeider og sluttoppgjør.

Rv. 77 Tjernfjellet

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 129.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 3,4 km lang tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Det blir bygd nytt kryss med E6 og ny adkomstvei mellom eksisterende og ny rv. 77.

Anleggsarbeidene startet i februar 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. Midlene i 2020 blir brukt til restarbeider og sluttoppgjør.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset

Prosjektet inngår i Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø)* (2013–2014) og Innst. 27 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 129.

Samlet lengde for prosjektet er 5,4 km, herunder en 2,8 km lang toløpstunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv. Strekningen Bodøelv–Thallekrysset og Bodøelv–Gamle riksvei (riksveiarml mot flyplassen) er bygget om til firefelts vei med rundkjøringer.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i april 2019. Midlene i 2020 blir brukt til restarbeider.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Det settes av om lag 480 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen er det prioritert midler til forberedende arbeider for OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark. Videre er det satt av midler til å fullføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. I tillegg prioriteres statlige midler til å starte opp omleggingen av E6 ved Ballangen sentrum i Nordland. Det prioriteres også statlige midler til forberedende arbeider for E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende. Det settes av statlige midler og bompenger til utbygging av strekningen Kanebogen–Byskillet på rv. 83 og tunnel mellom Seljestad og Sama, som gjennomføres som en del av Vegpakke Harstad. I tillegg er det bl.a. satt av midler til bygging av kontrollstasjon ved Øyjord på E6 i Nordland.

Under fornying settes det av midler til enkelte midlertidige strakstiltak på en rekke tunneler på strekningen Megården–Mørsvikbotn på E6 i Nordland.

Det settes også av midler til planlegging.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E6	Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik	4 379	4 256	70	3

E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. behandlingen av Prop. 117 S *Utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal–Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland) (2011–2012)* og Innst. 382 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 130.

Utbyggingen omfatter 6,4 km ny vei fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra er det bygget Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. Brua er bygget 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 i tunnel.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ble åpnet for trafikk i september 2015, og Hålogalandsbrua ble åpnet for trafikk i desember 2018. Midlene i 2020 blir brukt til ombygging av eksisterende vei og sluttoppgjør.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 314, og Prop. 1 S (2018–2019), side 129. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering og med OPS som kontraktform. Til å dekke Statens vegvesens kostnader til forberedende arbeider m.m. utenom OPS-kontrakten er det satt av 120 mill. kr. i 2020.

Prosjektet ligger i Nordland og Troms og Finnmark og er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6. Veien er en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport.

Prosjektet omfatter bygging av til sammen 82 km vei. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad og utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn vil bli kortet inn med om lag 30 km.

Det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) pågår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på eget måte.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

Det settes av om lag 210 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Innenfor denne rammen settes det av midler til å fullføre prosjektet E6 Tana bru i Troms og Finnmark. Det settes også av midler til sluttoppgjør for prosjektet E6 Sørkjosfjellet i Troms og Finnmark som ble åpnet for trafikk i 2018 og prosjektet E105 Elvenes–Hesseng i Troms og Finnmark som ble åpnet for trafikk i 2017.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til trafikksikkerhetstiltak og utbedringstiltak. Det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak på E45 mellom Salkobekken og Øvre Alta og på rv. 94 ved Storsvingen. Videre settes det av midler til utbedring av rv. 92 mellom Riksgrensen og krysset med E6 ved Neiden.

Det settes av om lag 400 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen settes det av midler til restarbeider på prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og Finnmark. I tillegg videreføres prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark.

		Mill. kr			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statlige midler i 2020	Annen finansiering i 2020
E6	Indre Nordnes–Skardalen	1 424	1 174	20	
E6	Tana bru	714	649	100	
E69	Skarvberg tunnelen	985	941	380	

E6 Indre Nordnes–Skardalen

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 131.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet frem til Manndalen på østsiden. Prosjektet omfatter også en bru over Manndalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6, samt skredsikring ved Skardalen.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2018. Midlene i 2020 blir brukt til ombygging av eksisterende vei og kostnader ved rettssak.

E6 Tana bru

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 131.

Prosjektet omfatter bygging av en ny bru over Tanaelva, samt utbygging av tilgrensende veinett, inkl. gang- og sykkelveier. Brua bygges som en skråstagsbru og erstatter dagens bru.

Anleggsarbeidene startet i desember 2016. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i august 2020 mot tidligere forutsatt i august 2019.

E69 Skarvberg tunnelen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 131–132, og Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*.

Prosjektet omfatter bygging av ny vei på en 6,8 km lang strekning i Porsanger kommune i Troms og Finnmark, hvorav om lag 3,5 km tunnel. En stor del av dagstrekningen følger dagens trasé. Det blir foretatt skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. skredvoller. Prosjektet innkorter E69 med om lag 1,4 km.

Dagens tunnel stenges når den nye tunnelen åpnes for trafikk. Det legges til rette for gang- og sykkeltrafikk inn mot tunnelen på begge sider og gjennom tunnelen hvor kjøretøy blir fysisk adskilt

fra gående og syklende med rekkverk. Dagens rasteplass i Skarvbergvika utvides og oppgraderes.

Anleggsarbeidene startet i april 2019, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2021.

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 (nullvekstmålet for persontransport med bil). Løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre fremkommelighet samlet sett, og spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Avtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre. 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. Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, fremkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019.

Det er lagt opp til at byvekstavtalene reforhandles etter hver fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan. Reforhandlinger med de fire største byområdene startet våren 2018, på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Ny byvekstavtale for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019. Forslag til reforhandlet byvekstavtale for Oslo og Akershus ble overlevert fra den administrative forhandlingsgruppen til politisk styringsgruppe i juni 2019. Avtalen er sendt til lokalpolitisk behandling, før den skal behandles av regjeringen. For Bergensområdet og Nord-Jæren pågår det fremdeles forhandlinger.

For hvert byområde er det etablert en politisk styringsgruppe ledet av Samferdselsdepartemen-

tet der Kommunal- og moderniseringsdepartementet også deltar. De løpende forhandlingene mellom staten og byområdene skjer i administrative forhandlingsgrupper ledet av Statens vegvesen. Videre deltar Fylkesmannen som statens representant med særlig ansvar for å følge opp arealsiden i avtalene. Kommunene og fylkeskommunene er representert i begge gruppene.

Prosjektene i bymiljø-/byvekstavgiftene prioriteres ved 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.

Byvekstavgiftene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelse. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Det er utarbeidet et indikatorsett som brukes i oppfølgingen av avtalene. Trafikkutviklingen for persontransport med bil måles ved hjelp av data fra reisevaneundersøkelser og trafikkregistreringspunkter (byindeksen). Dette er de viktigste indikatorene for å vurdere måloppnåelsen i avtalene. Måloppnåelsen må skje før avtalen løper ut, men utviklingen skal følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning. For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp, arealbruk og parkering.

Endring i transportmiddelfordeling fra 2013–2014 til 2018 er omtalt i del III. Resultater fra fastsatte trafikkregistreringspunkter (byindeksen) og endring i kollektivreiser er omtalt under hvert byområde i dette kapitlet.

I budsjettforslaget for 2020 er det satt av om lag 5 mrd. kr til bymiljø-/byvekstavgiftene i Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Av dette er 2 070 mill. kr satt av som tilskudd til store kollektivprosjekter, der staten dekker inntil 50 pst. av kostnadene, over kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt. I tillegg er det satt av om lag 850 mill. kr på kap. 1330, post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, slik at regjeringen kan tilby lokale myndigheter å øke det statlige bidraget til 66 pst. for slike prosjekter. På samme post er det satt av om lag 1 150 mill. kr til belønningsmidler og 200 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Videre er det satt av om lag 700 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei på kap. 1320, post 30. I tillegg settes det av midler til store statlige investeringsprosjekter over vei- og jernbanebudsjettet. Tabell 5.8 viser fordelingen av statens direkte bidrag i bymiljø-/byvekstavgiftene med de fire største byområdene, fordelt på kapittel og post.

Tabell 5.8 Statens direkte bidrag til bymiljø-/byvekstavgifter

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr ¹
1320	30	Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei	700
1330	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt	2 070
1330	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder	2 200
		– <i>Belønningsmidler til bymiljø-/byvekstavgifter</i>	<i>1 150</i>
		– <i>Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk</i>	<i>200</i>
		– <i>Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud</i>	<i>850</i>
Sum statlige bidrag til byvekstavgifter i de fire største byområdene			4 970

¹ Beløpene er avrundet til nærmeste 10 mill. kr.

Behovet for midler i 2020 til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30) påvirkes ikke av hvorvidt det er inngått ny/reforhandlet avtale fordi det kun settes av midler til prosjekter med tilstrekkelige avklaringer. Bevilgningsbehovet i 2020 for statlig tilskudd til store kollektivprosjekter (kap. 1330, post 63) er i utgangspunktet heller ikke påvirket av nye avtaleinngåelser. Det statlige bidraget på inntil 50 pst. av prosjektkostna-

dene utbetales i henhold til rasjonell fremdrift. Regjeringen vil imidlertid tilby lokale myndigheter å øke tilskuddet til 66 pst. Forutsetningene er nærmere omtalt under kap. 1330, post 66. Budsjettforslaget gir rom for en slik økning i tilskuddet. Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til prosess for å inkludere økt tilskudd i byvekstavgiftene i byområdene der det blir aktuelt.

Prosessen vil variere mellom byområdene, avhengig av hvor langt forhandlingene har kommet.

Det er et mål at forholdet mellom årlige statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivprosjekter (kap. 1330, post 63) og lokale bidrag skal gjenspeile forholdet mellom statlig tilskudd og lokalt bidrag til dette formålet samlet sett. De statlige midlene og lokale midler blir vedtatt av de respektive forvaltningsnivåene i ulike beslutningsprosesser, noe som har ført til en viss variasjon i forholdet mellom statlige tilskudd og lokale bidrag det enkelte år. I budsjettforslaget er det i noen grad kompensert for dette.

Innenfor foreslått ramme til belønningsmidler på kap. 1330, post 66, er det lagt opp til at det statlige bidraget i 2020 kan økes på bakgrunn av nye/reforhandlede avtaler. For byområdene der det ev. ikke inngås ny byvekstavtale, utbetales belønningsmidlene i henhold til gjeldende avtale.

Oslo og Akershus

Historikk og hovedtrekk i avtalen

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk i juni 2017 en bymiljøavtale for perioden 2017–2023. I tillegg ble det inngått en byutviklingsavtale mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i september 2017. Reforhandling av avtalene til en byvekstavtale startet våren 2018 med utgangspunkt i rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Reforhandlet avtale ble overlevert politisk styringsgruppe i juni 2019, og er til lokalpolitisk behandling før den skal behandles av regjeringen.

I gjeldende bymiljøavtale inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei (kap. 1320, post 30), delfinansiering av prosjektkostnadene for Fornebubanen (kap. 1330, post 63) og tiltak finansiert med belønningsmidler (kap. 1330, post 66). I utkast til reforhandlet byvekstavtale er også ny T-banetunnel gjennom sentrum omtalt.

Oslopakke 3 er en del av bymiljøavtalen fra juni 2017. Revidert lokal Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått 5. juni 2016 mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Tiltakene forutsettes finansiert gjennom statlige bevilgninger, bompenger, kommunale og fylkeskommunale midler. I tillegg er det forutsatt bidrag fra grunneiere og Ruter AS.

Den reviderte avtalen om Oslopakke 3 ble supplert med en lokalt fremforhandlet tilleggsavtale 13. juni 2017. I den lokalt vedtatte avtalen ble det

foreslått å innføre et takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster i tre trinn:

- Trinn 1 innebærer å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster for lette og tunge kjøretøy i eksisterende bomsnitt i Oslo. Stortinget godkjente forslaget ved behandlingen av Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster* og Innst. 464 S (2016–2017). Endringene ble iverksatt 1. oktober 2017.
- Trinn 2 omfatter etablering av supplerende bompengesnitt på Oslos bygrense for trafikk fra Romerike og Follo og nye bomsnitt i Oslo. Trinn 2 omfatter også å innføre avgift for elbiler og øke brikkerabatten fra 10 pst. til 20 pst. for lette kjøretøy. Brikkerabatten for tunge kjøretøy fjernes. Stortinget godkjente trinn 2 ved behandlingen av Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2* og Innst. 293 S (2017–2018). Endringene ble iverksatt 1. juni 2019.
- Trinn 3 innebærer at takstene økes ytterligere for lette elbiler. Lette elvarebiler får imidlertid takstfritak i trinn 3. Målet er å innføre trinn 3 fra 1. mars 2020.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbaneinfrastrukturen finansieres i sin helhet av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene gjennomføres i nært samarbeid med øvrige parter og kan ha flere finansieringskilder innen Oslopakke 3. De største investeringstiltakene omfatter bl.a. ferdigstilling av Follobanen, tiltak for en ny rutemodell, stasjonstiltak, nytt togmateriell og dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset. Når den statlige jernbansatsingen i Oslopakke 3-området er inkludert, er bompengandelen om lag 25 pst. i handlingsprogramperioden. Andelen er omtrent den samme i 2020.

Resultater 2018

Målet i gjeldende bymiljøavtale for Oslo og Akershus er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, dvs. nullvekst for persontransport med bil. Referanseåret er 2017.

Målinger i fastsatte trafikkregisteringspunkter (byindeksen) viser at personbiltrafikken ble redusert med 2,6 pst. i Oslo og Akershus fra 2017 til 2018. Antall passeringer per dag i bomringen i Oslo og Bærum gikk ned med 3,5 pst. fra 2017 til 2018.

I 2018 ble det foretatt om lag 345 mill. kollektivreiser i Oslo og Akershus med lokal kollektivtrafikk (buss, T-bane, trikk og båt) og om lag 41 mill. reiser med tog. Dette er en økning fra 2017 på hhv. 4 og 5 pst.

I tillegg til trafikkutvikling måles resultatoppgjøret for Oslopakke 3 med en rekke indikatorer knyttet til fremkommelighet, universell utforming, kollektivsystemets attraktivitet og by- og tettsteds kvalitet.

Fra 2017 til 2018 var utviklingen for lokal luftkvalitet positiv når det gjelder NO₂ og støy, mens utviklingen for svevestøv (PM₁₀) var negativ. Fremkommeligheten i rushtidene på hovedveiene i Oslo og Akershus er lite endret fra 2017 til 2018.

Bruken av midler i 2018 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017–2018) og lokale myndigheters budsjettvedtak. Bruken av midler er vist i tabell 5.9.

Tabell 5.9 Bruk av midler i 2018

	Budsjett/regnskap 2018 ¹				Mill. kr
	Stat	Lokalt	Bom	Annet	Sum
<i>Riksvei</i>					
E16 Sandvika–Wøyen	38		242		280
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	40		56		96
Øvrige programområdetiltak og planlegging	263		20		283
Nytt trafikantbetalingssystem (nye bomstasjoner) ²			150		150
<i>Sum riksvei</i>	341		468		809
<i>Fornebubanen (planlegging)</i>					
Belønningsmidler	280				280
<i>Lokale veitiltak</i>					
Oslo		205	249		454
Akershus		179	271		450
<i>Sum lokale veitiltak</i>		384	520		904
<i>Lokale kollektivtiltak</i>					
Oslo T-bane og trikk ³		79	460		539
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen ³		79	32		111
<i>Sum lokale kollektivtiltak</i>		158	492		650
Drift og mindre investeringstiltak kollektivtrafikk		3	881		884
Sum	621	545	2 361		3 527

¹ For riksvei, Fornebubanen og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger og ikke regnskapstall.

² Jf. Stortingets behandling av Prop. 69 S (2017–2018).

³ Lokalt bidrag er bidrag fra Ruter AS.

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei ble i hovedsak benyttet til videreføring av allerede igangsatte prosjekter, bl.a. gang- og sykkelvei langs rv. 163 ved Veitvet skole, langs fv. 152 på strekningen Vevelstad–Smedsrud og langs E18 i Professor Kohts vei. Flere av prosjektene startet opp noe senere enn forutsatt.

I 2018 ble det brukt om lag 5,3 mrd. kr til jernbaneinvesteringer i Oslo og Akershus. Om lag 4,7 mrd. kr ble benyttet på Follobanen. I tillegg er det brukt midler bl.a. til kapasitetsøkende tiltak for en mer robust infrastruktur og trafikkavvikling på Oslo og i Østlandsområdet. Det er videre brukt planleggingsmidler på ulike prosjekt som er vik-

tige for å øke kollektivandelen på tog i Osloområdet, dette gjelder bl.a. stasjoner og knutepunkter.

Mål og prioriteringer i 2020

Handlingsprogrammet til Oslopakke 3 for perioden 2020–2023 og budsjett for 2020 ble vedtatt i Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2019. Tabell 5.10 viser foreløpig fordeling av midler

basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett for lokale midler og ekstern finansiering. Prioriteringen av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt vil bidra til å nå nullvekstmålet, i kombinasjon med endret bompengesystem og andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.10 Foreløpig fordeling av midler i 2020

	Budsjett 2020				Sum
	Stat	Lokalt	Bom	Annet	
Mill. kr					
<i>Riksvei</i>					
E16 Sandvika–Wøyen			470		470
Gang-, og sykkel- og kollektivtiltak	181				181
Øvrige programområdetiltak og planlegging	250				250
<i>Sum riksvei</i>	431		470		901
Fornebubanen ¹	768	82	116	570	1 536
Belønningsmidler ²	329				329
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>					
Akershus		570	209		779
Oslo		367	363		730
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		937	572		1 509
<i>Store kollektivtiltak</i>					
Oslo T-bane og trikk			1 019		1 019
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen ¹		82	201		283
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl. Majorstua stasjon			50		50
<i>Sum store kollektivtiltak</i>		82	1 270		1 352
<i>Drift og mindre investeringstiltak kollektivtrafikk</i>					
Akershus			427		427
Oslo			465		465
<i>Sum drift og mindre investeringstiltak kollektivtrafikk</i>			892		892
Sum	1 528	1 101	3 320	570	6 519

¹ Lokalt bidrag er bidrag fra Ruter AS.

² Beløpet er iht. forslag til reforhandlet byvekstavtale og forutsetter avtaleinngåelse etter politisk behandling.

I tillegg er det prioritert 400 mill. kr i statlige midler til forberedende arbeider, inkl. grunnerverv og prosjektering for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus. Prosjektet forutsettes finan-

siert med statlige midler og bompenger fra et eget bompengeplegg. Det er også lagt til grunn et mindre tilskudd fra Oslopakke 3. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i den rutevise omtalen.

Riksvei

Store prosjekter

For 2020 er det lagt til grunn 470 mill. kr i bompenger til E16 Sandvika–Wøyen. Det vises til nærmere omtale av prosjektene i den rutevise omtalen.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 181 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei.

Hoveddelen av midlene til gang- og sykkeltiltak vil gå til utbygging av et sammenhengende sykkelveinett. I Oslo prioriteres oppfølging av felles plan for sykkelveinettet. I Akershus er det prioritert en rekke traséer som vil inngå i både regionale og lokale sykkelruter. Av gang- og sykkelprosjekter i Oslo kan nevnes E6 Konows gate (Valhallveien–Konows gate), E6 Enebakkveien (Østensjøveien–Ryen) og E18 Griniveien fra Røakrysset til bygrensen. I Akershus kan nevnes fv. 605 Prof. Koths vei, Markveien–Gml. Drammensvei (alternativ til E18) og fv. 152 Stenfelt–Greverud (alternativ til E6).

Kollektivtiltakene omfatter etablering av kollektivfelt, oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter og andre fysiske tiltak som gir mer attraktiv kollektivtransport. Av kollektivtiltak i Oslo kan nevnes oppgradering av holdeplasser langs rv. 150 Ring 3 og oppgradering eller utskifting av prioriteringssystem for signalanlegg. I Akershus kan nevnes tiltak på ramper og kryss langs E6 Hvam–Skedsmovollen.

Øvrige programområdetiltak og planlegging

Det settes av 250 mill. kr til øvrige programområdetiltak og planlegging, bl.a. til å videreføre arbeidene med å etablere system for toveisregulering i Brenna- og Skuitunnelene på E16 i Akershus. I tillegg er det satt av midler til planlegging av flere prosjekter, bl.a. E6 Oslo Øst (Manglerudtunnelen), E18 Ramstadsletta–Slependen og rv. 4 Kjøl–Rotnes.

Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 150.

Prosjektet omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom dagens Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km, samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet vil bidra til en effektiv kommunikasjonsløsning mellom Fornebu og Majorstuen,

og vil bidra til å redusere belastningen på veinettet i området og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren. Beregnet reisetid mellom Majorstuen stasjon og Fornebu stasjon vil bli om lag 12 minutter.

Statens endelige bidrag vil bli fastsatt på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen på kap. 1330, post 63. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Ekstern kvalitetssikrer har foreslått en styringsramme for prosjektet på 16,2 mrd. 2018-kr. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har vedtatt styringsramme i tråd med forslaget fra ekstern kvalitetssikrer.

Det pågår en prosess med å fastsette det maksimale statlige bidraget. Dette bidraget vil bli fastsatt etter en nærmere vurdering av prosjektet bl.a. knyttet til kostnadsreduserende tiltak, inkl. løsning for Skøyen stasjon der plasseringen nå vurderes. Forpliktelsene i den inneværende bymiljøavtalen fra juni 2017 på 5,6 mrd. 2014-kr legges derfor foreløpig til grunn. Statens bidrag vil være knyttet til det som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Fordyrende elementer som f.eks. tilgrensede byutviklingstiltak skal ikke inngå i beregningsgrunlaget for den statlige andelen.

Det er knyttet usikkerhet til behovet for midler i 2020. Foreløpig er det lagt til grunn et samlet behov i prosjektet på 1 536 mill. kr. Det er satt av 768 mill. kr i statlig tilskudd og det er også lagt til grunn 768 mill. kr i lokalt bidrag. Det lokale bidraget omfatter 116 mill. kr i bompenger, 82 mill. kr i finansieringsbidrag fra Ruter AS og 570 mill. kr i grunneierbidrag.

Før anleggsstart må det foreligge en samlet finansieringsløsning som avklarer fordelingen mellom lokale bidrag (fylkeskommunale/kommunale og/eller private), bompengebidrag og statlig bidrag. Forutsatt endelig avklaring av finansieringsplan ventes anleggsarbeidene startet opp våren 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026–2027. Midlene i 2020 forutsettes benyttet til oppbemanning av byggherreorganisasjon, videre detaljprosjektering og grunnverv, samt start på grunnarbeidene på Fornebu og arbeidene på tunnelen Skøyen–Fornebu.

Belønningsmidler

Det settes av 329 mill. kr i belønningsmidler i 2020 forutsatt inngåelse av reforhandlet byvekstavtale. Dersom det ikke inngås ny byvekstavtale, utbetales midler i henhold til gjeldende avtale. Belønningsmidlene brukes i all hovedsak til drift av kol-

lektivtransport og mindre kollektivtiltak. I tillegg settes det av 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

Lokale vei- og kollektivtiltak

Det er lagt til grunn 779 mill. kr i fylkeskommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Akershus og 730 mill. kr i kommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Oslo i 2020.

I tillegg til Fornebubanen er det lagt til grunn 1 352 mill. kr i bompenger og finansieringsbidrag fra Ruter AS til store kollektivtiltak. Midlene går først og fremst til tiltak for å oppgradere T-bane-systemet og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (CBTC) på T-banen og til planlegging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum inkl. Majorstuen stasjon.

I tillegg kommer 892 mill. kr i bompenger til drift og mindre investeringstiltak.

Jernbaneinvesteringer

Det er lagt opp til om lag 6,1 mrd. kr i statlige midler til investeringsprosjekter på jernbanen i Oslo og Akershus i 2020. Hoveddelen av beløpet gjelder bygging av Follobanen, som planlegges ferdigstilt i 2022.

Videre prioriteres planlegging av infrastruktur for videre utvikling av togtilbudet som bl.a. retningsdrift Brynsbakken, ny innføring Østre linje ved Ski, plattformforlengelse m.m.

For å sikre god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet skal Jernbanedirektoratet fremforhandle en rute-, takst- og billettssamarbeidsavtale med Viken som tar utgangspunkt i den eksisterende avtalen mellom Ruter og Vy.

Bergen

Historikk og hovedtrekk i avtalen

Staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inngikk i september 2017 en byvekstavtale for perioden 2017–2023. Avtalen er avgrenset til Bergen kommune.

Forhandlinger om ny avtale startet våren 2018 og pågår fortsatt. I tillegg til dagens avtaleparter er Fjell, Lindås, Askøy og Os kommuner invitert til å delta i disse forhandlingene. Ny avtale vil baseres på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I gjeldende byvekstavtale for perioden 2017–2023 inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og

kollektivtiltak på riksvei (kap. 1320, post 30), delfinansiering av prosjektkostnadene for Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen (kap. 1330, post 63) og tiltak finansiert med belønningsmidler (kap. 1330, post 66).

I desember 2017 vedtok Stortinget Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Tiltakene finansieres med statlige bevilgninger, bompenger og fylkeskommunale midler. Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet.

Fra 6. april 2019 ble bomringen i Bergen utvidet med 15 nye bomstasjoner i tråd med Prop. 11 S (2017–2018). Innretningen på bompengoordningen i Miljøløftet er ventet å øke inntekspotensialet og å ha effekt på trafikkavvikling, kjøretøypark og lokal luftkvalitet.

Det pågår omfattende utbyggingsprosjekter på jernbanen i Bergen, bl.a. nytt tunnellop gjennom Ulriken og oppgradering av Nygårdstangen godsterminal. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Prosjektene er et viktig ledd for å øke kollektivandelen i Bergen og for å øke kapasiteten på Bergensbanen.

Tildeling av trafikkpakke 3 for persontogtrafikken på Bergensbanen skal skje i desember 2019, med planlagt oppstart i desember 2020.

Resultater 2018

Målet i gjeldende byvekstavtale for Bergen (2017–2023) er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, dvs. nullvekstmålet for persontransport med bil. Referanseåret er 2017.

Målinger i fastsatte trafikkregistreringspunkter (byindeksen) viser at personbiltrafikken i Bergen er redusert med om lag 1 pst. fra 2017 til 2018. Tilgjengelige tall for 2018 tyder på at biltrafikken er om lag 12 pst. lavere i rushtidene og 5 pst. lavere over døgnet, sammenlignet med situasjonen før innføring av tidsdifferensierte takster i 2015.

I 2018 var det 44,3 mill. påstigninger på buss og 14,9 mill. påstigninger på Bybanen. Dette er en økning fra 2017 på hhv. 2,5 og 18,3 pst. I 2018 var det 630 000 påstigninger med tog (Bergen–Arna). Dette er en økning på 1 pst. fra 2017.

Bruken av midler i 2018 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017–2018) og lokale myndigheters budsjettvedtak. Bruken av midler er vist i tabell 5.11.

Tabell 5.11 Bruk av midler i 2018

	Mill. kr				
	Budsjett/regnskap 2018 ¹				Totalt
	Stat	Lokal	Bom	Annet ²	
Bybanen, byggetrinn 4	300		160		460
Belønningsmidler	200				200
<i>Lokale veiltak og programområder</i>					
Bygging av nye bomsnitt			17		17
Bybanen, byggetrinn 3			170		170
Planlegging Bybanen, byggetrinn 5			2		2
Programområdetiltak fylkesvei		281	162	12	455
<i>Sum lokale veiltak og programområder</i>		281	351	12	644
Sum	500	281	511	12	1304

¹ For Bybanen, byggetrinn 4 og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger og ikke regnskapstall.

² Eksterne midler knyttet til utbyggingsavtaler.

I 2018 var budsjettet til jernbaneinvesteringer i Bergensområdet på 637 mill. kr. Dette er knyttet til prosjektene Arna–Fløen, Fløen–Bergen/Nygårdstangen og Arna omformerstasjon. Deler av midlene brukes også for å tilrettelegge for fremføring av Bybanen i Bergen.

Mål og prioriteringer i 2020

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2020–2023 ble vedtatt i Bergen bystyre og Hordaland fylkesting i juni 2019. Fylkeskommunens budsjettprosess pågår. Endelig prioritering av fyl-

keskommunale midler vil først foreligge i desember 2019, i forbindelse med budsjettprosessen for Vestland fylkeskommune for 2020. Tabell 5.12 viser foreløpig fordeling av midler basert på vedtatt handlingsprogram.

De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.12 Foreløpig fordeling av midler i 2020

	Budsjett 2020				Mill. kr
	Stat	Lokal	Bom	Annet ¹	Sum
	<i>Riksvei</i>				
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	416				416
<i>Sum riksvei</i>	416				416
Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen	980		890		1 870
Belønningsmidler ²					
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>					
Bybanen, byggetrinn 5 (planlegging)			22		22
Programområdetiltak fylkesvei		279		42	321
Fv. 556 Hjellestadveien (ferdigstillelse)			8		8
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		279	30	42	351
Sum	1 396	279	920	42	2 637

¹ Eksterne midler knyttet til utbyggingsavtaler.

² Statens bidrag gjennom belønningsmidler er tema i de pågående reforhandlingene av byvekstavtalen, og vil bli fastsatt ved ny avtaleinngåelse. Dersom det ikke inngås ny byvekstavtale, utbetales belønningsmidler i henhold til gjeldende avtale.

Riksvei

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av om lag 416 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei i 2020.

Flere av de statlig finansierte gang-, sykkel- og kollektivtiltakene på riksvei er planavklart, og vil være under utbygging i 2020. Det legges opp til at kollektivtiltaket E16 Olav Kyrresgate og gang-, sykkel- og kollektivtiltaket rv. 555 Gyldenpris og Carl Konowsgate åpner for trafikk i 2020.

E39 sykkelstamvei Kristianborg–Bergen sentrum, langs Bybanen til Fyllingsdalen, og E39 Sykkelstamvei Sandvikstorget–Glassknag vil være under utbygging. Prosjektene gir et sammenhengende gang- og sykkeltilbud på strekningene sentrum–Møllendal–Kronstad–Mindemyren og fra sentrum nordover mot Glassknag.

Av øvrige prosjekter kan nevnes E39 Sykkelstamvei Bradbenken–Sandvikstorget som binder sammen hovedsykkeltilbudet for E39 gjennom Bergen sentrum, oppgradering av holdeplasser på

strekningen Indre Arna–Vågsbotn og fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken ved Norges handelshøyskole.

Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 151.

Prosjektet omfatter bygging av 10 km trase for Bybanen mellom Kaigaten og Oasen inkludert sju holdeplasser, bl.a. en underjordisk holdeplass ved Haukeland. I tillegg inngår bygging av to tunneler og flere sykkelveier. Anleggsarbeidene startet i desember 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022.

Det samlede statlige bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen er fastsatt til inntil 3 329 mill. 2018-kr, som utgjør 3 532 mill. 2020-kr. I 2020 settes det av 980 mill. kr i statlig tilskudd. Det lokale bidraget på 890 mill. kr dekkes i sin helhet av bompenger.

Tabell 5.13 Bybanen til Fyllingsdalen

	Mill. kr					
	Styrings- ramme	Prognose slutt- kostnad	Budsjett 2020		Restbehov per 01.01.21	
			Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bybanen til Fyllingsdalen	7 063	7 063	980	890	1 188	1 269

Belønningsmidler

Statens bidrag gjennom belønningsmidler er tema i de pågående reforhandlingene av byvekstavtalen, og vil bli fastsatt ved ny avtaleinngåelse. I budsjettforslaget er det rom for å øke det statlige bidraget i 2020 sammenlignet med gjeldende avtale. Dersom det ikke inngås ny byvekstavtale, utbetales midler i henhold til gjeldende avtale. I tillegg settes det av 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

Lokale veitiltak og programområder

Det er lagt til grunn 279 mill. kr i fylkeskommunale midler, 30 mill. kr i bompenger og 42 mill. kr eksterne midler knyttet til utbyggingsavtaler til programområdetiltak på fylkesvei. Midlene går til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, trafikksikkerhetsiltak, samt sentrums- og knutepunktutvikling. I tillegg finansierer disse midlene planlegging og prosjektering av tiltak på fylkesvei, samt kostnader til sekretariat og holdningsskapende arbeid.

Av prosjekter finansiert med lokale midler kan nevnes gang- og sykkelvei på fylkesvei langs Bybanen til Fyllingsdalen, etablering av trolleybusslinje til Laksevåg, gang- og sykkelvei med bru over Nesttunveien og Bybanen, tilbud for gående og syklende mot Paradis skole og fremtidig infrastruktur og veinett på Paradis.

Jernbaneinvesteringer

Videreføring av prosjektet Arna–Fløen (Ulriken tunnel) prioriteres i 2020. Det settes også av midler til planlegging av Bergen–Fløen, og ombygging av godsterminalen på Nygårdstangen prioriteres. Regjeringen prioriterer fremdriften på Bybanen til Fyllingsdalen fremfor Bergen–Fløen. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Jernbanen har forpliktet seg til å frigi terminalen på Mindemyren og jernbanesporet fra Fløen til Minde til bygging av Bybanen til Fyllingsdalen og

gang/sykkelvei. Det er et mål å begrense konsekvensene for godsaktørene.

*Trondheimsområdet**Historikk og hovedtrekk i avtalen*

Staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune inngikk i september 2016 en bymiljøavtale for perioden 2016–2023. Bymiljøavtalen er nå reforhandlet til en byvekstavtale, basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029. De lokale partene er Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal. Avtalen trådte i kraft i juni 2019. Etter planen vedtas et nytt handlingsprogram for Miljøpakken i løpet av våren 2020.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei (kap. 1320, post 30), belønningsmidler (kap. 1330, post 66), delfinansiering av prosjektkostnadene for Metrobuss (kap. 1330, post 63) og utvikling av knutepunkter og stasjoner (kap. 1352, post 73).

Tidligere var Miljøpakken begrenset til bompengereinkrevningen (i det videre omtalt som Bypakke Trondheim). Tiltakene finansieres gjennom statlige bevilgninger, bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. Trinn 1 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009) *Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim* og Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* og Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 ble vedtatt i Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018).

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det forutsatt at virkeområdet for bompenger innkrevd i Trondheim kan brukes i hele avtaleområdet, dvs.

i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner. Det skal lages et helhetlig fireårig handlingsprogram som omfatter hele området, der hver av deltakerkommunene selv skal foreta porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansiering som det legges opp til for kommunen i handlingsprogrammet.

Selv om virkeområdet for bruk av bompengene er utvidet, har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune fortsatt full råderett over bompengepengene i Trondheim, innenfor rammene i Prop. 172 S (2012–2013) og Prop. 36 S (2017–2018).

Trønderbanen spiller en viktig rolle i Trondheimsområdet. Toget, med øvrig kollektivtrafikk, har en direkte innvirkning på nullvekstmålet. Videre satsing på jernbanen i Trondheimsområdet innebærer bl.a. innfasing av nye togsett med økt kapasitet. Det skal også jobbes videre med stasjonsutvikling og elektrifisering av deler av jernbanen.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken samarbeider Jernbanedirektoratet med Trøndelag fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, AtB, om takst, rute- og billettsamarbeid. Koordineringen av dette vil på sikt fases over til ny

operatør. Det er gjennomført anbud for persontogtilbudet på Dovrebanen, Rørosbanen, Raumabanen, Nordlandsbanen, Trønderbanen og Meråkerbanen. Persontogene på disse strekningene vil fra juni 2020 kjøres av SJ Norge AS.

Resultater 2018

Målinger av trafikken gjennom bomringen viser at biltrafikken samlet sett er redusert med 1,3 pst. fra 2017 til 2018. Fra 2016 til 2018 er det en nedgang på 2,6 pst.

I 2018 var det 31,3 mill. påstigninger på buss og 1,5 mill. påstigninger på tog. Dette er en økning fra 2017 på hhv. 3 og 6 pst.

Miljøpakken har siden 2010 hatt ti definerte mål med tidshorisont til 2018. Andelen som brukte bil som transportmiddel, ble i perioden redusert fra 58 pst. til 50 pst., og klimagassutslippene fra transport ble redusert med 25 pst. I inngått byvekstavtale er det enighet om nye mål som vil gjelde for perioden 2019–2029.

Bruken av midler i 2018 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017–2018) og lokale myndigheters budsjettvedtak. Bruken av midler er vist i tabell 5.14.

Tabell 5.14 Bruk av midler i 2018

	Mill. kr				
	Budsjett/regnskap 2018 ¹				
	Stat	Lokal	Bom	Annet	Totalt
<i>Riksvei</i>					
E6 Jaktøya–Klett–Senterveien	225		310		535
Planlegging	10				10
<i>Sum riksvei</i>	235		310		545
Metrobuss	185	37	124		346
Belønningsmidler	170				170
<i>Lokale veiltak og programområder</i>					
Gatebrukstiltak/lokal vei		47	66		113
Gang- og sykkelveier		43	47		90
Trafikksikkerhetstiltak			18		18
Miljøtiltak		7	5		12
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		8	6		14
Planlegging/informasjon		27	6		33
<i>Sum lokale veiltak og programområder</i>		132	148		280
Sum	590	169	582	0	1 341

¹ For riksveiprojekter, Metrobuss og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger, og ikke regnskapstall.

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei ble i hovedsak benyttet til å starte opp flere nye tiltak. Som følge av forsinkede avklaringer, bl.a. knyttet til planavklaringer, ble oppstart for flere av prosjektene forsinket. Nye Leangen stasjon fullføres i løpet av 2019. Totalt ble det brukt 62 mill. kr på stasjonen i 2018. Nye togsett i lokaltrafikken på Trønderbanen er bestilt og forventes satt i drift i 2021. Planlegging og gjennomføring av tiltak for å ta imot de nye togsettene er igangsatt.

Mål og prioriteringer 2020

Tabell 5.15 viser foreløpig fordeling av midler i 2020. Prioriteringene er basert på vedtatt hand-

lingsprogram for Miljøpakke Trondheim for perioden 2020–2023, som gjelder til det vedtas nytt handlingsprogram basert på inngått byvekstavtale. Dette vedtas etter planen i løpet av 2020.

I 2020 prioriteres det flere gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet. Åpningen av ny E6 sørøver til Klett/Melhus i 2019 forventes samtidig å bidra til en trafikkvekst i avtaleområdet. Gang-, sykkel- og kollektivtiltakene som prioriteres i 2020, vil ikke nødvendigvis veie opp for denne veksten.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak vil skje gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.15 Foreløpig fordeling av midler i 2020

	Mill. kr				
	Budsjett 2020				
	Stat	Lokal	Bom	Annet	Totalt
<i>Riksvei</i>					
E6 Jaktøya–Klett–Senterveien	245				245
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger			290		290
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	40				40
<i>Sum riksvei</i>	285		290		575
Metrobuss	132	22			154
Belønningsmidler	256				256
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>					
Gatebrukstiltak/lokal vei		22	7		29
Gang- og sykkelveier		48	117		165
Trafikksikkerhetstiltak		14	51		65
Miljøtiltak			20		20
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		39	97		136
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		123	292		415
Sum	673	145	582	0	1 400

Riksvei

Store prosjekter

For 2020 er det satt av 245 mill. kr i statlige midler til finansiering av prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Senterveien. I tillegg er det lagt til grunn 290 mill. kr i bompenger til anleggsstart på prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. Det vises til

nærmere omtale av prosjektene i den rutevise omtalen.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 40 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei i 2020. Innenfor rammen prioriteres det midler til å bygge hovedsykkelvei på rv. 706 mellom Nyhavna og Rotvoll, på delstrek-

ningen Falkenberg–Strandveien. Det har de siste årene vært et etterslep på sykkeltiltak og kollektivtiltak langs riksvei. Det forventes en vesentlig økt aktivitet de neste årene. Fra 2019 er det i tillegg til Trondheim tre nye kommuner i avtaleområdet, noe som også forventes å gi økt aktivitet.

Det jobbes med reguleringsplan for kollektivfelt i den sørlige delen av E6 Okstadbakken, inkludert sykkeltiltak og oppgradering av holdeplasser på Tonstad. Ferdig reguleringsplan forventes medio 2020. Videre reguleres det hovedsykkelvei fra Trondheim øst til Nyhavna nær Trondheim sentrum. Strekingen går i hovedsak langs jernbanen. Deler av strekingen er ferdig regulert. Den vestlige delen av strekingen vil reguleres sammen med plan for dobbeltspor på jernbanen. Hele strekingen forventes ferdig regulert i løpet av 2020.

Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 151.

Tabell 5.16 Metrobuss

	Styringsramme	Prognose Slutt- kostnad	Budsjett 2020		Restbehov per 01.01.21		
			Statlige midler	Lokalt		Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
				bidrag inkl. bompenger	bidrag inkl. bompenger		
Metrobuss	3 509	3 509	132	22	1 281	970	

De første rutene ble innført høsten 2019, og det er gjennomført tiltak både på holdeplasser og i traseene i Dybdahlsvei, Høgskoleringen og Jonsvannsveien. I 2020 vil arbeidene i Innherredsveien og Kongens gate starte opp, noe som gir en forbedring i kollektivfremkommelighet fra 2022 og 2023.

Belønningsmidler

Det settes av 256 mill. kr i belønningsmidler i 2020, som bl.a. settes av til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og mobilitetsrådgivning. I tillegg settes det av 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

For 2020 settes det av 132 mill. kr i statlig tilskudd til Metrobuss. I tillegg er det lagt til grunn et lokalt bidrag på 22 mill. kr.

Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet vil legge til rette for et tilbud med god komfort og høy standard, og som vil sikre god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

Regjeringen legger til grunn en styringsramme for Metrobuss på 3 400 mill. 2019-kr. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det statlige tilskuddet til Metrobuss fastsatt til maksimalt 1 700 mill. 2019-kr ekskl. mva. på fylkes- og kommunal vei. Det skal fastsettes styringsmål/styringsramme for hver delstreking av Metrobussprosjektet, i tråd med regjeringens føringer for kostnadsstyring av store kollektivprosjekter med statlig tilskudd. I det videre arbeidet vil det utarbeides en oppdatert finansieringsplan som vil ligge til grunn for de årlige statlige midlene til Metrobussprosjektet.

Lokale veitiltak og programområder

Lokal finansiering består av forpliktet bidrag fra kommunene og fylkeskommunen på til sammen 123 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 292 mill. kr i bompenger. Forpliktelsen inkluderer tilbakeføring av fylkeskommunal og kommunal merverdiavgiftkompensasjon for tiltak utført på fylkeskommunale og kommunale veier. Midlene benyttes i hovedsak til gang-, sykkel- og kollektivtiltak og trafikksikkerhetstiltak.

Jernbaneinvesteringer

De nye togsettene for Trønderbanen som er bimodale, dvs. kan kjøre både på elektrifiserte og ikke-elektrifiserte baner, vil bli levert i 2021. De nye togsettene er lengre enn dagens togsett, og tiltak for mottak av de nye settene prioriteres videreført i 2020. Tiltakene omfatter særlig hensettingsan-

legg og plattformtiltak på stasjonene på Trønderbanen. Det må også gjøres en del strakstiltak av mer midlertidig karakter.

Det settes av 100 mill. kr over kap. 1352, *post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer* til oppstart av delelektrifisering av Trønderbanen i 2020. Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell, og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Trønderbanen), og vil gi sammenhengende elektrisk jernbane rundt Trondheim og til/fra utlandet over Storlien i Sverige.

Tiltak for å kunne realisere halvtimesintervaller på Trønderbanen må planlegges i 2020 for å sikre drift innen 2024.

Nord-Jæren

Historikk og hovedtrekk i avtalen

Staten, Rogaland fylkeskommune, samt Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner inngikk i september 2017 en byvekstavtale for perioden 2017–2023. Reforhandling av avtalen startet våren 2018 og pågår fortsatt. Ny avtale vil baseres på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I gjeldende byvekstavtale for perioden 2017–2023 inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30), tiltak finansiert med belønningssmidler (kap. 1330, post 66) og delfinansiering av prosjektkostnadene for Bussveien (kap. 1330, post 63).

Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt av Stortinget ved behandlingen av Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Tiltakene finansieres gjennom statlige bevilgninger, bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken.

Fra 1. oktober 2018 ble bompengeprogget lagt om i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) og Innst. 214 S (2016–2017). Det er i dag 38 bomstasjoner med enveis innkreving i tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren. Takstene er tidsdifferensierte.

Samferdselsdepartementet foreslår at den innførte rushtidsavgiften i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) kan fjernes dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Det vises til forslag om fullmakt. Lokale myndigheter har signalisert at det er aktuelt å gjøre flere justeringer i bompengeprogget. Det kan også være aktuelt å endre porteføljen. Endringer av dette

omfanget bør ses i sammenheng for å sikre at en når det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. Det må også dokumenteres at inntektene fra pakken faktisk kan finansiere samtlige prosjekter som ligger i pakken. Prosjektene må fremgå i prioritert rekkefølge. Dersom lokale myndigheter ønsker å fjerne rushtidsavgiften raskt uten at helheten i pakken er vurdert, legger departementet til grunn at dette ses på som et første trinn i revideringen av pakken. Det forutsettes da at lokale myndigheter på et senere tidspunkt vedtar et samlet opplegg som ivaretar helheten i pakken og krav om måloppnåelse. Det må vurderes om revidert pakke utløser krav om ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Det er et mål for byvekstavtalen å legge til rette for god byutvikling gjennom å samarbeide om områdeutvikling knyttet til sentrum, knutepunkter og stasjoner. Stavanger, Paradis, Sandnes og Skeiane er spesielt nevnt.

Det er gjennomført konkurranse om persontogtilbudet på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen, med planlagt oppstart for den nye operatøren GoAhead AS 15. desember 2019. For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken samarbeider Jernbanedirektoratet med Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, Kolumbus, om takst, rute- og billettsamarbeid.

Resultater 2018

Målet i gjeldende byvekstavtale for Nord-Jæren (2017–2023) er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, dvs. nullvekstmålet for persontransport med bil. Referanseåret er 2017.

Målinger i fastsatte trafikkregistreringspunkter (byindeksen) viser at personbiltrafikken på Nord-Jæren er redusert med om lag 2 pst. fra 2017 til 2018. Etter omlegging av bompengeprogget i fjerde kvartal 2018 er biltrafikken på Nord-Jæren redusert med 6 pst. sammenlignet med samme periode i 2017.

I 2018 var det 19,7 mill. påstigninger på buss og 4,3 mill. påstigninger på tog. Dette er en økning fra 2017 på hhv. 7 og 25 pst. Etter innføring av nytt bompengeprogget i fjerde kvartal 2018 har antallet busspassasjerer økt med 11 pst. sammenlignet med samme periode året før.

Antall reiser med hurtigbåt i Ryfylke og til Byøyene har økt med hhv. 6 og 21 pst. fra 2017 til 2018.

Sykkelfrafikken målt i Statens vegvesens tellepunkter økte med 7 pst. fra 2017 til 2018. Etter innføring av nytt bompengedeppegg i fjerde kvartal 2018 økte sykkeltrafikken med 60 pst. sammenlignet med samme kvartal året før.

Bruken av midler i 2018 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017–2018), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i styringsgruppen. Bruken av midler er vist i tabell 5.17.

Tabell 5.17 Bruk av midler i 2018

	Mill. kr				
	Budsjett/regnskap 2018 ¹				
	Stat	Lokal	Bom	Annet	Totalt
<i>Riksvei</i>					
E39 Eiganestunnelen	385				385
Rv. 509 Sømmevågen	20		50		70
Rv. 509 Sømmevågen–Sola skole		55			55
E39 Hove–Sandved	125				125
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak (E39 Sykkelstamveien)	260				260
<i>Sum riksvei</i>	790	55	50		895
Bussveien	300	12			312
Belønningsmidler	100				100
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>					
Fv. 505 Skjæveland–Foss Eikeland		62	280		342
Bygging av bomstasjoner		12	57		69
Kollektivfelt fv. 44 Breidablikkveien–Stasjonsveien		5	44		49
Tiltak for gående og syklende		38	160		198
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		117	541		658
Sum	1 190	184	591	0	1 965

¹ For riksvei, Bussveien og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger og ikke regnskapstall.

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei ble i hovedsak benyttet til å starte opp prosjektet E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien). Som følge av forsinkede avklaringer, i hovedsak knyttet til mer komplisert grunnverv enn forventet, ble oppstart for prosjektet forsinket. Framdriften for Bussveien er forsinket som følge av arbeid med å avklare løsninger for flere delstrekninger.

Mål og prioriteringer i 2020

Tabell 5.18 viser foreløpig fordeling av midler i 2020. Prioriteringene er basert på handlingsprogrammet 2018–2021 og behandlingen av årsbudsjettet for Bymiljøpakken 2020. Handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2019–2022 skal etter planen behandles i løpet av høsten 2019. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.18 Foreløpig fordeling av midler i 2020

	Budsjett 2020				Mill. kr
	Stat	Lokal	Bom	Annet	Totalt
<i>Riksvei</i>					
E39 Eiganestunnelen	115		1		116
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak (E39 Sykkelstamveien)	55				55
<i>Sum riksvei</i>	170		1		171
Bussveien	190		342		532
<i>Belønningsmidler¹</i>					
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>					
Lokale tiltak for gående og syklende			245		245
Lokale trafiksikkerhetstiltak			58		58
Planlegging			62		62
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>			365		365
Sum	360	0	708	0	1 068

¹ Statens bidrag gjennom belønningsmidler er tema i de pågående reforhandlingene av byvekstavtalen, og vil bli fastsatt ved ny avtaleinngåelse. Dersom det ikke inngås ny byvekstavtale, utbetales belønningsmidler i henhold til gjeldende avtale. Staten er også innstilt på å øke tilbudet med inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden dersom det lokalt er ønske om å inngå en avtale uten rushtidsavgift og dette lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

*Riksvei**Store prosjekter*

For 2020 settes det av 115 mill. kr i statlige midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet E39 Eiganestunnelen. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i den rutevise omtalen.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 55 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtrafikktiltak langs riksvei. Midlene vil i hovedsak brukes til å videreføre utbyggingen av E39 Sykkelstamveien, i tråd med handlingsprogrammet for Bymiljøpakken 2018–2021. Stamveien skal bidra til å overføre arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, og vil også fungere som en effektiv sykkelvei fra bydeler til bysentraene Stavanger og Sandnes.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Sørmarka–Smeaheia startet opp høsten 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2023. Anleggsarbeidene på delstrekningen Smeaheia–Oalsgata ventes startet opp våren 2020 og åpnet for trafikk i 2022. Det er også lagt til grunn midler til forberede

dende arbeider på delstrekningen Schancheholen–Sørmarka, med sikte på anleggsstart i 2021.

Bussveien

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 151.

Prosjektet omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren, som vil gi et kollektivtilbud som sikrer punktlig- het, høy kapasitet og byutvikling langs traseen.

Basert på gjeldende byvekstavtale for perioden 2017–2023 er det statlige bidraget til Bussveien anslått til om lag 4,9 mill. 2017-kr. Bidraget er beregnet ut fra et kostnadsanslag eksklusive merverdiavgift på fylkesveidelen av prosjektet. Endelig fastsettelse av det maksimale statlige bidraget er tema i de pågående reforhandlingene av byvekstavtalen. Det skal i den forbindelse også fastsettes styringsmål eller styringsramme for hver delstrekning av Bussveiprojektet i tråd med regjeringens føringer for kostnadsstyring av store kollektivprosjekter med statlig tilskudd.

Fremdriften er forsinket som følge av arbeid med å avklare løsninger for flere delstrekninger, og hele prosjektet blir gjennomgått med sikte på

kostnadsreducerende tiltak. Det er derfor usikkerhet knyttet til behovet for midler i 2020. Det settes av 190 mill. kr i statlig bidrag. I tillegg legges det til grunn 342 mill. kr i bompenger.

Belønningsmidler

Statens bidrag gjennom belønningsmidler er tema i de pågående reforhandlingene av byvekstavtalen, og vil bli fastsatt ved ny avtaleinngåelse. I budsjettforslaget er det rom for å øke det statlige bidraget i 2020 sammenlignet med gjeldende avtale. Dersom det ikke inngås reforhandlet avtale, utbetales midler i henhold til gjeldende avtale.

Staten er også innstilt på å øke det statlige bidraget med inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden dersom det lokalt er ønske om å inngå en avtale uten rushtidsavgift og dette lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

I tillegg settes det av 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

Lokale veiltak og programområder

Det legges til grunn 365 mill. kr i bompenger til trafikksikkerhetstiltak, planlegging og for å legge til rette for gående og syklende.

Jernbaneinvesteringer

Seks kommuner på Jæren og Rogaland fylkeskommune har inngått avtale med Jernbanedirektoratet om medfinansiering av planleggingen av nytt dobbeltspor Sandnes–Nærbø. Planleggingen prioriteres videreført i 2020.

Videre planlegging av stasjonsutbedringer på Stavanger og Sandnes stasjoner prioriteres også i 2020.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1330	Særskilte transporttiltak	3 193 068	4 028 000	5 901 000	46,5
	Sum kategori 21.40	3 193 068	4 028 000	5 901 000	46,5

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4330	Særskilte transporttiltak	13 900	14 200	14 600	2,8
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000	0,0
	Sum kategori 21.40	2 066 900	2 067 200	2 067 600	0,0

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport og infrastrukturfondet. Det foreslås bevilget 5 901 mill. kr til særskilte transporttiltak, som er en økning på 46,5 pst. fra saldert budsjett 2019. Økningen gjelder i hovedsak belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområdene og store kollektivprosjekter i tråd med regjeringspartienes bompengavtale.

Inntektene gjelder i hovedsak avkastningen av innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 som er på 2 053 mill. kr.

Fra 2020 foreslås kap. 1330, post 61 Belønningsmidler for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler slått sammen til post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder.

Til de ulike ordningene som skal bidra til å styrke kollektivtransporten, foreslås det bevilget 236,5 mill. kr til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, 2 070 mill. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 2 650,5 mill. kr til belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, samt 16,1 mill. kr til konkurransen Smartere transport i Norge. Videre foreslås det 57,2 mill. kr til nasjonal reisepanlegger og elektronisk billettering og 14,6 mill. kr til kjøp av tjenester fra Entur AS. Sistnevnte finansieres ved gebyrer. Basert på gjeldende avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019, der opsjon for 2020 er utløst, foreslås det bevilget 856,1 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	84 762	184 200	236 500
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	329 250	752 000	
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	725 363	1 532 000	2 070 000
64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekst-avtaler, <i>kan overføres</i>	750 000	771 000	
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	15 000	15 400	16 100
66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, <i>kan overføres</i>			2 650 500
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	693 982	725 100	856 100
75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	541 800		
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	39 011	34 100	57 200
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	13 900	14 200	14 600
	Sum kap. 1330	3 193 068	4 028 000	5 901 000

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 236,5 mill. kr.

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport for funksjonshemmede), som er ment brukt til fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke. Mange fylkeskommuner 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.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov, som er en direkte fortsettelse av TT-forsøket som startet i 2012, er en statlig toppfinansieringsordning for å tilby brukere med særlige behov 200 enkeltreiser i året. De første tildelingene skjedde i andre halvår 2016. Samferdsels-

departementet har utarbeidet retningslinjer med nærmere kriterier for ordningen, bl.a. krav om årlig rapportering.

Ved utgangen av 2018 var om lag 6 400 brukere i åtte fylker omfattet av den utvidede TT-ordningen, av om lag 105 000 TT-brukere totalt. Fylkeskommunenes rapporter for 2018 viser at brukerne i stor grad er fornøyde med den utvidede TT-ordningen, og den har bidratt til at de er mer aktive. Bruken varierer imidlertid betydelig. Noen velger å bruke de tildelte TT-midlene til mange korte reiser, andre velger færre og lengre reiser, mens noen ikke bruker ordningen.

Av det tildelte tilskuddet for 2018 på 112,9 mill. kr har fylkeskommunene rapportert et mindreforbruk på 51,7 mill. kr. Dette innebærer at 57 pst. av det tildelte tilskuddet er brukt. Blant årsakene til mindreforbruket er at ordningen er vanskelig for fylkeskommunene å budsjettere, særlig var dette tilfelle i begynnelsen. Tilsagn om midler gis til fylkeskommunene først etter rapportering for fore-

gående år og søknadsbehandling, dvs. flere måneder ut i det nye året. Fylkeskommunene har budsjetttrisikoen for ordningen, noe som fører til at noen fylkeskommuner søker om tilskudd som tar høyde for at alle brukere bruker hele sin kvote. Bruken tar seg også opp når brukerne blir kjent med tilbudet. Et helhetsinntrykk, bl.a. basert på det betydelige mindreforbruket i ordningen, indikerer at få brukere utnytter hele sin tildelte kvote. Fylkeskommunenes utbetalinger til tilrettelagt transport har likevel økt som følge av en økning i antall reiser, og at brukerne foretar lengre reiser enn tidligere.

For 2019 er det bevilget 184,2 mill. kr til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov. Av dette omfatter 45 mill. kr en utvidelse av ordningen fra andre halvår. Det har vært et betydelig mindreforbruk de siste årene. Tildelingen for 2019 er gjort mer i tråd med den faktiske bruken. Samferdselsdepartementet har derfor tildelt 78,4 mill. kr til de åtte fylkeskommunene som ved inngangen til 2019 var med i ordningen. Dette er Aust-Agder, Finnmark, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Troms, Trøndelag, Vestfold og Østfold. I tillegg har departementet tildelt 64,2 mill. kr til Hedmark, Hordaland, Telemark, Nordland og Oppland fylkeskommuner for andre halvår 2019.

Bevilgningsforslaget for 2020 viderefører ordningen for de fylkeskommunene som nå deltar.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 2 070 mill. kr.

Gjennom bymiljøavtalene og byvekstavgiftene bidrar staten med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter. Det statlige bidraget tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for denne tilskuddsordningen.

Regjeringen vil tilby lokale myndigheter å øke tilskuddet til 66 pst. under gitte forutsetninger. Økningen skal øremerkes reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i byene. Inntil den konkrete innretningen er nærmere avklart, er denne økningen i tilskuddet fra 50 pst. til 66 pst. plassert og nærmere omtalt under post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder.

Tilskuddsordningen er avgrenset til fem konkrete prosjekter i de fire største byområdene, dvs. Oslo og Akershus, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren, og forutsetter at det er inngått bymiljøavtale eller byvekstavgift. Bompenger kan benyttes som lokal andel.

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalene og byvekstavgiftene under programkategori 21.30 Veiformål, Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler.

På bakgrunn av forpliktelsene om 50 pst. statlig finansiering i gjeldende avtaler, er det lagt til grunn 2 070 mill. kr i 2020 med følgende fordeling:

- 768 mill. kr til Fornebu-banen i Oslo og Akershus
- 980 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 132 mill. kr til Metrobussen i Trondheim
- 190 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Den foreslåtte bevilgningen skal dekke 50 pst. av utbyggingskostnadene i 2020. Statlig bidrag til reguleringsplanlegging av Metrobussen og Bussveien blir utbetalt etterskuddsvis i utbyggingsfasen for det enkelte delprosjektet.

Ny T-banetunnel i Oslo er også omfattet av ordningen. Planleggingen av prosjektet er i en tidlig fase, og utbetaling av inntil 50 pst. statlig tilskudd vil først skje i utbyggingsfasen.

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Det foreslås bevilget 16,1 mill. kr til konkurransen om Smartere transport i Norge.

Formålet med konkurransen er å oppmuntre norske fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle bykommuner og andre offentlige og private aktører, til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobilitetsløsninger.

Det ble høsten 2018 inngått avtaler om midler til de fylkeskommunene som vil få tildelt midler, dvs. Nordland, Møre og Romsdal, Oslo kommune og Akershus, Rogaland og Hordaland.

Det er avtalt korte, årlige rapporteringer om bruk av midlene og oppnådde resultater.

Den årlige fordelingen av midler kan variere, og vil vurderes i den ordinære budsjettprosessen.

Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Det foreslås bevilget 2 650,5 mill. kr.

Midlene går til:

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene
- Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavgifter
- Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene

- Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene.

I tråd med regjeringens partienes bompengavtale er det foreslått å øke det statlige bidraget til store kollektivprosjekter fra 50 til 66 pst. Det er knyttet betingelser til hvordan disse midlene kan brukes, ved at halvparten av tilskuddet skal gå til redu-

serte bompenger og halvparten til bedre kollektivtilbud. Det opprettes derfor to nye tilskuddsordninger som ivaretar dette. Disse ordningene må ses i sammenheng med bevilgningen på kap. 1330, post 63. Tabell 5.19 viser statlige tilskudd til de ni største byområdene på kap. 1330, postene 63 og 66.

Tabell 5.19 Statlige tilskudd til de ni største byområdene på kap. 1330, postene 63 og 66

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1330	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 070
1330	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder	2 650
		– <i>Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene</i>	350
		– <i>Belønningsmidler bymiljø-/byvekstavtaler</i>	1 150
		– <i>Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk</i>	300
		– <i>Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud</i>	850
		Sum	4 720

Det vises til egen omtale av bymiljøavtalene og byvekstavtalene under programkategori 21.30 Veiformål, Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Det settes av 350 mill. kr.

Regjeringens mål er 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.

Belønningsordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet.

I belønningsavtalene er det fastsatt mål knyttet til utviklingen av persontransporten. 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.

Utbetaling av belønningsmidler i 2018 og 2019

I 2018 ble det utbetalt 329,25 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1330, post 61 med følgende fordeling:

- 90 mill. kr til Kristiansand
- 86 mill. kr til Buskerudbyen
- 60 mill. kr til Grenland
- 61 mill. kr til Nedre Glomma
- 32,25 mill. kr til Tromsø.

Midlene er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene, med unntak av Tromsø.

Belønningsavtalen for Tromsø løp ut i 2018. Målet om nullvekst i biltrafikken ble ikke nådd i avtaleperioden. Kollektivtransporten økte, men ikke så mye som avtalt. Økningen i antall syklistere var derimot i tråd med avtalen. På grunn av manglende måloppnåelse i avtaleperioden ble halvparten av det avtalefestede beløpet på 64,5 mill. kr for 2018 holdt tilbake, og vil først bli utbetalt når det er forhandlet frem og inngått en byvekstavtale.

I 2019 har følgende byområder belønningsavtale:

- Kristiansand (Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune) for perioden 2017–2019 med en ramme på 300 mill. kr.
- Buskerudbyen (Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker) for perioden 2018–2019 med en ramme på 166 mill. kr.

- 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 2020).
- Nedre Glomma (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) for perioden 2018–2019 med en ramme på 116 mill. kr.
- Tromsø (Troms fylkeskommune og Tromsø kommune) for 2019 med en ramme på 65 mill. kr.

I Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma er biltrafikken redusert noe i tråd med målene i inngåtte belønningsavtaler. I Kristiansand, Buskerudbyen og Grenland øker kollektivtrafikken. Belønningsmidlene for 2019 er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene. Dette gjelder også den nye ettårige belønningsavtalen for Tromsø som ble inngått i 2019.

Belønningsavtaler i 2020

For 2020 er det i gjeldende belønningsavtale med Grenland lagt til grunn en utbetaling på 60 mill. kr. For Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø er 2019 siste år i avtaleperioden. Buskerudbyen har søkt om ny belønningsavtale for perioden 2020–2021.

For Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma, og Tromsø vil Samferdselsdepartementet legge til rette for å videreføre belønningsmidlene på 2019-nivå frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. Byene kan søke om belønningsavtale i tråd med retningslinjene for ordningen.

Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Det settes av om lag 1 150 mill. kr.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 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. For byområder der det inngås byvekstavtaler, videreføres belønningsmidlene som en del av det statlige bidraget i disse avtalene.

Belønningsmidlene i bymiljøavtaler og byvekstavtaler kan brukes til samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i avtalene. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk,

samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Oppfølgingen skjer i de etablerte styrings- og rapporteringssystemene for avtalene.

For Oslo og Akershus, Bergen, Trondheimsområdet og Nord-Jæren er belønningsmidlene en del av bymiljøavtalene/byvekstavtalene. I 2018 ble det i tråd med gjeldende avtaler utbetalt 750 mill. kr over kap. 1330, post 64, med følgende fordeling:

- 280 mill. kr til Oslo og Akershus
- 200 mill. kr til Bergen
- 170 mill. kr til Trondheim
- 100 mill. kr til Nord-Jæren.

Det ble inngått reforhandlet byvekstavtale for Trondheimsområdet i juni 2019. Forslag til reforhandlet byvekstavtale for Oslo og Akershus er oversendt til lokalpolitisk behandling før avtaleinngåelse. For Bergensområdet og Nord-Jæren pågår det fremdeles reforhandlinger av byvekstavtalene. Det vises til nærmere omtale under byomtaler i programkategori 21.30 Veiformål, Nærmere om investeringsprogrammet.

I tråd med den nye byvekstavtalen for Trondheimsområdet er det for 2020 lagt til grunn 256 mill. kr i belønningsmidler. Forutsatt at det inngås reforhandlet avtale for Oslo og Akershus, er det lagt til grunn en tildeling på 329 mill. kr i 2020.

For Bergensområdet og Nord-Jæren vil beløpene bli fastsatt ved ny avtaleinngåelse. Det er lagt opp til at det statlige bidraget i 2020 kan økes sammenlignet med gjeldende avtaler. For Nord-Jæren er staten i tillegg innstilt på å øke det statlige bidraget med inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden, dersom det lokalt er ønske om å inngå en avtale uten rushtidsavgift og dette lar seg realisere innenfor nullvekstmålet. Det vises til forslag til romertallsvedtak og nærmere omtale under programkategori 21.30 Veiformål, Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler. Dersom det ikke inngås reforhandlede avtaler for Bergensområdet og Nord-Jæren, vil det bli betalt ut belønningsmidler i henhold til gjeldende avtaler.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene

Det settes av 300 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene. Samferdselsdepartementet legger til grunn at alle de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, får en andel av tilskuddet. Departementet legger opp til at Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren tildeles 50 mill. kr hver, og at Kristiansand, Buskerud-

byen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø tildeles 20 mill. kr hver. Det er viktig at byene i samarbeid med transportetatene utvikler gode rutiner for rapportering gjennom bymiljøavtalene/byvekstavtalene eller belønningsavtalene, som sikrer mulighet for å kontrollere at midlene benyttes som forutsatt.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av om lag 850 mill. kr.

Staten dekker 50 pst. av prosjektkostnadene i fem fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene, dvs. Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Midlene utbetales i henhold til rasjonell fremdrift i prosjektene. Ordningen er nærmere omtalt under kap. 1330, post 63. Regjeringen vil tilby lokale myndigheter å øke det statlige bidraget til 66 pst. i disse prosjektene, inkludert ny T-banetunnel i Oslo.

Det er en forutsetning at halvparten av det økte tilskuddet øremerkes reduserte bompenger og halvparten øremerkes bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Det er også en forutsetning for tildeling av midlene at nullvekstmålet for persontransport med bil nås. Et videreutviklet nullvekstmål skal avklares i løpet av 2019.

Økt bevilgningsbehov som følge av at tilskuddet endres fra 50 til 66 pst., er samlet anslått til om lag 8,5 mrd. kr i perioden 2020–2029. Det er lagt opp til at tilskuddet utbetales fordelt over hele perioden og uavhengig av fremdrift i prosjektene. I 2020 legges det opp til en fordeling på om lag:

- 510 mill. kr Oslo og Akershus
- 110 mill. kr til Bergensområdet
- 60 mill. kr til Trondheimsområdet
- 170 mill. kr til Nord-Jæren.

Tildeling av midler forutsetter at lokale myndigheter gir tilslutning til innretningen av tilskuddet som omtalt over. Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til prosess for å inkludere økt tilskudd i byvekstavtalene i byområdene der det blir aktuelt. Det er viktig at byene i samarbeid med transportetatene utvikler gode rutiner for rapportering innenfor bymiljøavtalene/byvekstavtalene som sikrer mulighet for å kontrollere at midlene benyttes etter forutsetningene for tilskuddene.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 856,1 mill. kr.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende, og godstransport nord for Tromsø.

Gjeldende avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 ble inngått etter en anbudskonkurranse. Staten har valgt å løse ut opsjonen 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 perioden 2012–2019. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av perioden. Vederlaget for opsjonsåret 2020 er 640 mill. 2011-kr mot 580 mill. 2011-kr i 2019. 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 7,1 pst. fra 2017 til 2018. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode gikk ned med 4,4 pst.

I 2018 oppnådde Kystruten Bergen–Kirkenes en regularitet på 97,8 pst. målt i forhold til selskaps ruteplan.

Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2018 en konkurranse om å levere sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes. Fra 1. januar 2021 vil Hurtigruten Cruise AS operere sju skip og Havila Kystruten AS fire skip. Leverandørene skal samarbeide om å levere et tilfredsstillende transporttilbud på strekningen og fortsatt sikre daglige og helårige anløp i de samme 34 havnene som i dag. Det vises til nærmere omtale i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar*.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 57,2 mill. kr.

Den økte bevilgningen i 2020 legger til rette for at Entur AS kan inkludere nye mobilitetsløsninger i den digitale infrastrukturen, i tråd med forpliktelsene etter kommisjonsdelegert forordning (EU) 2017/1926, som supplerer Direktiv

2010/40/EU om multimodale reiseinformasjons-tjenester. Det legges opp til at forordningen tas inn i EØS-avtalen i løpet av 2019. Løsningen forordningen legger opp til har budsjettmessige konsekvenser, jf. forslaget om økningen på posten, og den vil derfor bli lagt frem for Stortinget for samtykke før innlemmelse i EØS-avtalen. Utover forpliktelsen i forordningen er det bl.a. tatt høyde for å utvikle løsninger for bedre informasjon til publikum om avvik på tvers av transportører. Løsningene skal gjøre informasjonsinnhenting, planlegging og billettkjøp enklere for de reisende.

Bevilgningen for 2020 skal videre gå til drift og videreutvikling av rutedatabase og reiseplanleggingstjeneste, samt grunnleggende systemer innen elektronisk billettering. I 2020 skal Entur AS fortsette arbeidet med å ferdigstille en nasjonal pris- og produktdatabase. Med denne databasen er det mulig å få informasjon om hvilken billett en trenger for reisen, hvor den kjøpes og hva det koster.

Det er et mål at informasjon om kollektivtransport i Norge skal være samlet på ett sted og være tilgjengelig for alle. Videre skal det være enkelt å planlegge reiser og kjøpe billetter, uavhengig av hvor en er og hvilket selskap som tilbyr kollektivtransporten. Staten legger til rette for dette gjennom:

- å fastsette standarder for kunngjøring av reiseinformasjon og utforming av elektroniske billettløsninger
- å innhente og gjøre tilgjengelig rutedata og annen reiseinformasjon i en nasjonal digital løsning
- å drive en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- å sørge for grunnleggende systemer som gjør det mulig å kjøpe digitale billetter på tvers av regioner og kollektivoperatører.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at det er enkelt å reise med kollektivtransport, og at statens initiativer på området blir ivarettatt på en helhetlig og effektiv måte. Direktoratet har ansvaret for å fastsette standarder og for å inngå avtaler med Entur AS om å levere reiseplanleggingstjenester til de kollektivreisende.

Entur AS har ansvaret for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Selskapet henter inn og gjør tilgjengelig reiseinformasjon om kollektivtrafikken i Norge og driver en nasjonal konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste. Dataene er tilgjengelige for enhver aktør som ønsker å bruke dem videre til å

etablere og utvikle egne tjenester. Entur AS skal også legge til rette for at billetter kan kjøpes sømløst på tvers av kollektivtransportsselskapene, jf. omtale under kap. 1330, post 77. Selskapet selger i dag billetter for flere kollektivtransportsselskaper og arbeider med å inkludere øvrige.

Gjennom standardisering, deling av data og nasjonale fellesløsninger sørger Entur AS for mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Over 60 kollektivaktører leverer i dag data om ruter, sanntid, transportmidler og priser til Entur AS. Rute- og sanntidsdata deles som åpne data, og hentes både av kollektivselskapene, internasjonale selskaper og norske aktører. Den nasjonale løsningen inneholder så langt 4 000 rutetabeller og 60 000 stoppesteder, og bidrar til økt tilgjengelighet til kollektivdata. Løsningen utvides kontinuerlig med ny informasjon. Det ble i 2018 og 2019 gjennomført et arbeid for å kartlegge informasjonsbehovet knyttet til universell utforming. Dette vil danne grunnlag for fremtidige utvidelser i nasjonale krav og løsninger.

Gjennom den nasjonale reiseplanleggeren driver Entur AS motoren for kollektivreisesøk i Norge. Den benyttes av selskaper som Ruter, Skyss, AtB med flere reisesøk i sine apper og nettsider. I første halvdel av 2019 ble det foretatt 115 mill. reisesøk gjennom Entur AS' systemer hver måned. Anslagsvis er disse søkene på reiseruter, mens øvrige søk er på avgangstider i sanntid fra stoppested. I tillegg til dette kommer reisesøk som gjøres med data fra selskapet levert til andre kartløsninger. Det er også etablert en ny nasjonal standard for deling av sanntidsinformasjon, slik at denne fremstår som lik for brukerne uansett hvilken løsning de benytter.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås en bevilgning på 14,6 mill. kr, jf. kap. 4330, post 01.

Entur AS har ansvaret for å legge til rette for distribusjon av billetter på tvers av selskaper. Dette omfatter bl.a. forvaltning, drift og videreutvikling av løsninger for å håndtere billetttransaksjoner. Disse tjenestene kommer i tillegg til å innhente rutedata og etablere en reiseplanleggingstjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76.

Det er et mål at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted. Entur AS samarbeider med kollektivtransportnæringen for å oppnå mer sømløs reiseplanlegging og billettering for hele landet. Arbeidet med å

koble sammen enda flere kollektiv- og mobilitetsleverandører vil fortsette i 2020. Per oktober 2019 er billetter for tog, Ruter og Opplandstrafikk tilgjengelig for nasjonal distribusjon og salg i Entur-appen. Billetter fra flere fylkeskommuner er ventet inn i løpet av kort tid. I takt med at salg av kollektivbilletter på tvers øker i Entur-appen, er det etablert et apparat for å håndtere publikumshenvendelser på telefon, e-post og chat. Det er også påbegynt et arbeid med sentralt hjemmelager

for kontobasert billettering i samarbeid med AtB og andre fylker. Dette er en løsning som gjør at billetter kan kobles til f.eks. en mobiltelefon eller andre billettberere, uavhengig av om billetten faktisk er kjøpt på denne enheten.

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kap. 4330, post 01 Gebyrer.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2018	budsjett 2019	2020
01	Gebyrer	13 900	14 200	14 600
	Sum kap. 4330	13 900	14 200	14 600

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 14,6 mill. kr i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støtte-

systemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 77.

Kap. 4331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2018	budsjett 2019	2020
85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000
	Sum kap. 4331	2 053 000	2 053 000	2 053 000

Post 85 Avkastning

Infrastrukturfondet ble etablert i samsvar med Sundvolden-erklæringen. Det overordnede målet med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur.

I tråd med vanlig praksis for lignende statlige fond er det lagt til grunn at innskuddene i fondet får en rente som tilsvarer rente på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet.

Innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 på i alt 100 mrd. kr, gir i 2020 en avkastning

på 2 053 mill. kr. Avkastningen fordeles i 2020, som i de tre foregående år, med:

- 479 mill. kr til fornying av riksveinettet, jf. kap. 1320, post 30
- 863 mill. kr til Nye Veier AS, jf. kap. 1321, post 70
- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 248 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 87 mill. kr til kystformål, jf. kap. 1360, postene 01 og 30
- 71 mill. kr for å finansiere reduksjon av sektoravgifter for Kystverket, jf. kap. 5577, post 74.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1352	Jernbanedirektoratet	22 752 255	25 437 000	26 576 600	4,5
1353	Vygruppen AS		490 300		-100,0
1354	Statens jernbanetilsyn	93 149	94 100	95 900	1,9
1357	Mantena AS		390 400	109 100	-72,1
	Sum kategori 21.50	22 845 404	26 411 800	26 781 600	1,4

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4352	Jernbanedirektoratet	114 073	98 600	3 800	-96,1
4354	Statens jernbanetilsyn	15 013	14 700	15 200	3,4
5611	Aksjer i Vygruppen AS	315 000	225 000	185 000	-17,8
	Sum kategori 21.50	444 086	338 300	204 000	-39,7

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 fremkommeligheten, redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og redusere klimagassutslippene.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn, samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Norske tog AS, Mantena AS og Entur AS.

Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 26,8 mrd. kr.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet, er budsjettforslaget på 26,6 mrd. kr, som er en økning på 4,5 pst. fra saldert budsjett 2019. Bevilgningen dekker drift av Jernbanedirektoratet og utgifter til direktoratets planleggings- og utredningsoppgaver, kjøp av persontransporttjenester med tog, kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur, samt tilskudd til den midlertidige ordningen for godsoverføring fra vei til jernbane.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder knyttet til kunngjøring av rute-data (reiseplanlegging) og elektronisk billettering, og for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering. Det vises til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

I 2020 prioriteres bl.a. innfasing av ni nye tog på Østlandet, oppstart av IC-prosjektet Kleverud-Sørli, samt videre planlegging og utbygging av pågående IC-prosjekter, oppstart for delektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen og videreføring av ERTMS-prosjektet i henhold til planlagt fremdrift.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 95,9 mill. kr. Det foreslås å bevilge 109,1 mill. kr i tilskudd til overgangsordningen for eldre arbeidstakere i Mantena AS.

Det foreslås å budsjettere med et utbytte på 185 mill. kr fra Vygruppen AS.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Jernbanen er en sentral del av transportsystemet. Antallet reisende og kundetilfredsheten har økt på de fleste jernbanestrekningene.

Til sammen ble det registrert 77,7 millioner togreiser i Norge i 2018. Dette er 14,7 millioner flere enn i 2012. I 2018 var det om lag 100 flere togavganger hver dag sammenlignet med i 2014. Veksten i antall passasjerer viser at økt satsing på jernbane fyller et viktig behov. Likevel har det vært en negativ utvikling i både punktlighet og regularitet. I desember 2018 ble togtilbudet på Østfoldbanen styrket noe gjennom flere avganger, da transportkapasiteten til tider har vært fullt utnyttet. Flere avganger, ikke minst i rushtiden, bidrar til et bedre rutetilbud.

Gjennom samarbeidsavtaler med regionale kollektivtransportsselskaper utvikles jernbanen som en del av det samlede transportsystemet, og målet er at de reisende skal tilbys et sammenhengende transporttilbud med helhetlig reiseinformasjon og gjennomgående billetter. Entur AS gjør det enklere å reise kollektivt i hele Norge. Jernbanedirektoratet arbeider videre med å inkludere bedre informasjon om universell utforming og andre transportformer i reiseplanleggeren til Entur.

Siden 2008 er det bestilt 150 nye tog. Av disse togene skal 114 være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2019. Nye tog vil gi bedret driftsstabilitet og komfort for de reisende.

Et mer omfattende togtilbud, der flere tog enn noen gang trafikkerer jernbanenettet, gir en svært høy utnyttelse av infrastrukturen. Den høye utnyttelsen av infrastrukturen er positivt, men krever samtidig styrket innsats til vedlikehold for å opprettholde kvaliteten. Flere nye infrastrukturprosjekter bygges eller startes opp. Når utbyggingsprosjektene er ferdige, oppnås effekter som reduserte reisetider og/eller flere avganger, i tillegg til

økt kapasitet for godstogene. Fortsatt utbygging av jernbanen er nødvendig for at den kan dekke sin del av transportbehovet.

Det er fortsatt utfordringer med lønnsomheten i containertrafikken, og det er derfor innført en midlertidig støtteordning for godsoverføring fra vei til jernbane.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for den operasjonelle styringen og koordineringen av enhetene i jernbanesektoren og forvalter tildelte bevilgninger. Styringen ivaretas i all hovedsak ved å inngå og følge opp avtaler med Bane NOR SF, togselskaper og på enkelte områder med Entur AS og Norske tog AS. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandøren er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene.

Jernbanereformen medførte en omfattende omorganisering av jernbanesektoren, og det må påregnes noe tid før endringene fullt ut er gjennomført og effektene tas ut. Reformen skal gi positive effekter for de reisende og mer jernbane for bevilgningene.

Jernbanedirektoratet har beregnet at konkurranseutsettingen av Trafikkpakke 1: Sør, Trafikkpakke 2 Nord og inngåelsen av nye Trafikkavtaler med Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS medfører redusert utgiftsbehov på om lag 493 mill. kr i 2020. Departementet har utarbeidet en gevinstrealiseringsplan for jernbanereformen, jf. omtale i del III, kap. 7.4.2.

Statens jernbanetilsyn har god oversikt over konkurransen i jernbanemarkedene og har fulgt gjennomføringen av jernbanereformen tett. Tilsynet har etablert gode rutiner for å innhente markedsinformasjon og vurdere etterlevelse av regelverket. I 2018 behandlet tilsynet omfattende og prinsipielle klagesaker som krevde betydelige ressurser. Tilsynet hadde tett dialog med bransjen og andre myndighetsorganer for å informere og veilede om regelverket på markedsovervåkingsområdet.

Med de omfattende endringene i sektoren øker også risikoen for målkonflikter. Jernbanedirektoratet har kartlagt risikoforholdene og følger disse opp.

Den senere tids kostnadsutvikling i flere av de større investeringsprosjektene får konsekvenser for gjennomføringen av prosjektporteføljen i Nasjonal transportplan 2018–2029. Betydelige kostnadsøkninger i Follobane-prosjektet kommer til å påvirke oppstart- og ferdigstillestidspunkt for flere andre prosjekter. Det er også risiko for at kostnadsrammen til Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen må økes, jf. nærmere omtale i *Nærmere om investeringsprogrammet*. For det plan-

lagte dobbeltsporet fra Haug til Sarpsborg/Klavestadhaugen er det nødvendig å se på alternative og rimeligere løsninger.

Det var en sammenhengende forbedring av punktligheten fra 2011 og frem til 2017. Fra 2012 og frem til 2017 var punktligheten i hovedsak bedre enn fastsatt mål på 90 pst. for alle persontog og 95 pst. for Gardermobanen. 2018 var et svært krevende år for jernbanen, og målene for regularitet og punktlighet ble ikke nådd. En kald og vanskelig vinter, etterfulgt av en tidlig og svært varm sommer, medførte store utfordringer og problemer med infrastrukturen. Det var på strekningen Drammen–Lillestrøm at flest tog og passasjerer ble forhindret som et resultat av disse problemene. Høyere utnyttelse av kapasiteten i jernbanelinjen, gjennom flere togavganger og flere godstog, har i tillegg forårsaket større slitasje enn ventet.

Det ble i 2018 iverksatt flere tiltak for å bedre situasjonen, bl.a. mer avanserte analyser og elektronisk døgkontinuerlig overvåking av kritiske komponenter og strekninger (SMART vedlikehold). Analysene har medført at feilfrekvensen på sporveksler er redusert med om lag 67 pst. Økt overvåking har gitt en reduksjon i antallet forsinkelsestimer og innstillinger som følge av at feil oppdages og rettes før de får konsekvenser for togtrafikken. Bedre oppmerking av hvor togene stopper på stasjonene på Østfoldbanen, er ut fra tidligere erfaringer forventet å gi en reduksjon i hvert stasjonsopphold på om lag 15 sekunder.

Driftsavbrudd i togtrafikken påfører togselskapene, togpassasjerene, vareeiere og infrastrukturforvalter kostnader og andre ulemper. Feil ved signal- og sikringsanlegg er den største enkeltårsaken til innstilling av tog.

Klimaendringer med økt omfang av ras og flom kan gi driftsavbrudd. For å opprettholde og forbedre fremkommeligheten på lang sikt må infrastrukturen dimensjoneres for konsekvensene av klimaendringer. Dette gjelder både utbedring av eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring, samt utforming og bygging av ny infrastruktur.

Det er en ambisjon å overføre mer godstransport fra vei til sjø og bane. Godstransport på jernbane har et konkurransefortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. På kortere avstander er det stor konkurranse fra veitransporten. Godstransporten er særlig følsom for større driftsavbrudd i togtrafikken etter flom og ras, siden det er få omkjøringsmuligheter.

I 2019 er det etablert en midlertidig støtteordning som skal styrke jernbanens konkurranse-

evne frem til tiltak i godspakken i Nasjonal transportplan 2018–2029 får effekt. Støtten skal kompensere for enkelte av godsoperatørens kostnader, og er ment å opprettholde nåværende volumer ved å styrke selskapene som driver med kombinerte transporter og vognlast.

Transportsikkerhet er et overordnet mål for samferdselspolitikken, med en nullvisjon for hardt skadde og drepte. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkludert tunnelbane, sporvei og forstadsbane, samt tau- og kabelbaner og fornøyesinnretninger. Videre skal tilsynet se til at virksomhet underlagt jernbanelovgivningen utøves på en sikker og hensiktsmessig måte til det beste for miljøet, de reisende, jernbanens personale og publikum. Tilsynets oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikk- evne og markedsovervåking. For å sikre gode prosesser i søknader om tillatelser følger tilsynet implementeringen av sikringsforskriften tett. Tilsynet er i dialog med jernbaneverkset om store utviklingsprosjekter, som nye tog og trikker, Follobanen og implementeringen av signalsystemet ERTMS.

Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Tall fra EUs jernbanebyrå (ERA) viser at Norge er blant EU/EØS-landene med lavest antall alvorlige ulykker per togkilometer. Det høye sikkerhetsnivået har vært stabilt i mange år, med et gjennomsnitt på 31 ulykker for årene 2012–2018, inkludert trikk og t-bane.

Jernbanesektoren har lave klimagassutslipp sammenlignet med andre transportformer. Det er også relativt små støyproblemer fra jernbanen sammenlignet med andre transportslag, men det gjennomføres likevel 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.

Jernbanedirektoratet overvåker kompetansesituasjonen og er pådriver for at tilbudet innen høyere utdanning er tilpasset jernbanesektorens fremtidige behov for kompetanse og kapasitet. I 2019 arbeider Jernbanedirektoratet videre med en strategi for høyere utdanning. Ett av tiltakene er å opprette samarbeidsprosjektet *Initiativet for Fremtidens Samferdselskompetanse* mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. Målet med prosjektet er å strukturere og styrke dialogen mellom direktoratene, akademia og bransjen innen vei og jernbane, slik at norske utdanningsinstitusjoner i størst mulig grad kan levere forskningsbasert og arbeidslivsrelevant utdanning til samferdselssektoren.

I 2019 ble Norsk Jernbaneskole delt, og lokførerutdanningen ble videreført som Norsk Fagskole for lokførerutdanning under Jernbanedirektoratet, mens øvrige deler ble overført til Bane NOR. Fagskolen overvåker kapasitetsbehovet i sektoren og bidrar til å sikre togselskapenes kapasitet og kompetanse.

Resultatrapport 2018

I samsvar med Nasjonal transportplan 2018–2029 rapporteres det på målene fremkommelighet, sik-

kerhet, og klima og miljø. Det overordnede målet er å gi jernbanens brukere gode togtilbud i tråd med transportbehovene.

Fastsatte måltall for sikkerhet, driftsstabilitet og kundetilfredshet gjelder kun Bane NOR SF. Tabell 5.20 oppsummerer måloppnåelse i 2018. Omtalene av de enkelte områdene er supplert med resultater for Vygruppen AS der disse er relevante.

Tabell 5.20 Mål og resultater 2018

Parameter	Mål 2018	Resultat 2018	Mål 2019	Mål 2023 ¹
<i>Sikkerhet</i>				
Maksimalt antall drepte siste fem år	19	14	18	15
Maksimalt antall personskader, hardt skadd, siste 5 år	15	10	15	12
Maksimalt antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», siste 5 år	98	113	92	76
<i>Driftsstabilitet</i>				
Punktlighet alle persontog	90,0	88,7	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen (Flytoget)	95,0	93,7	96,0	96,0
Oppetid i pst.	99,3	98,7	99,3	99,3
Regularitet i pst.	99,2	96,2	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Bane NORs resultat i NSBs kundeundersøkelse	75	74	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	65	49	66	70

¹ Mål 2023 er endret fra og med 2019, jf. nærmere omtale under Nærmere om budsjettforslaget, Mål og prioriteringer

Sikkerhet

Selv om trafikken øker, er sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet blant det beste i Europa, og ulykkesrisikoen er på et lavt nivå. Personer som oppholder seg i sporet og på planoverganger utgjør i tillegg til ras, den største risikoen for ulykker med personskader.

Det å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Identifisering og håndtering av nye risikoforhold, f.eks. knyttet til klimaendringer, er en viktig del av dette. Dette er ett av fem tiltaksområder i programområdet Sikkerhet og miljø, som gjelder sikkerhetsrelaterte investeringer i eksisterende infrastruktur, jf. nærmere omtale under

kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

I 2018 omkom fem personer i jernbaneulykker. Totalt har det vært 14 dødsfall etter ulykker de siste fem årene. I 2018 var det to ulykker med alvorlig personskade. Totalt har det vært 10 hardt skadde de siste fem årene. I 2018 ble det registrert 29 uhell og ulykker, som er definert som jernbaneulykker på grunn av omfang (tidsforsinkelser, skadestrukturer og/eller personskader). Måltallet for femårsperioden 2014–2018 er maksimalt 98 jernbaneulykker. I denne perioden ble det registrert til sammen 113 jernbaneulykker. Feil ved kontaktledningsanlegg er en betydelig årsak til antall uhell og ulykker. Slike feil fører ofte til at strekningen må

stenges i mer enn seks timer, og hendelsen klassifiseres dermed som en jernbaneulykke.

Statens jernbanetilsyn førte tilsyn og kontroll med over 30 jernbanevirksomheter i 2018. Aktørene som opererer i Norge driver i hovedsak i samsvar med regelverkets krav om sikkerhetsstyring, og jernbaneinfrastruktur og kjøretøy tilfredsstiller kravene til sikkerhet og samtrafikkevne. Det er særlig innenfor leverandørstyring og beredskap at det er utfordrende å drive god sikkerhetsstyring. Innsatsen de siste årene har gitt resultater, men videre oppfølging er nødvendig. Implementering av sikringsforskriften følges tett, bl.a. gjennom tilsynsaktivitetene i 2018.

Taubaner og fornøylesinnretninger

Sikkerheten for publikum i taubaner og fornøylesinnretninger er på et stabilt, høyt nivå. Det var to ulykker i 2018 med personskade. Basert på nytt regelverk har tilsynet gjennomført en større omlegging av metoder og prosesser for å behandle søknader om driftstillatelse, gjennomføre tilsyn og vurdere risiko og sikkerhet. Tilbakemeldingene fra aktørene tilsier at endringene vil bidra til økt sikkerhet for publikum. Nye krav til innrapportering og kategorisering av uønskede hendelser og ulykker vil, når rapporteringen øker, kunne gi et mer dekkende og nyansert bilde av sikkerheten i bransjene.

Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet i jernbanesektoren, mens Bane NOR som infrastrukturforvalter, har ansvar for å vurdere behov, beslutte tiltak og koordinere med øvrige aktører i sektoren.

Bane NOR prioriterer og jobber kontinuerlig med å styrke jernbaneinfrastrukturen til å stå imot klimapåkjenninger og naturhendelser. Økt nedbør utgjør den største klimatrusselen for den norske jernbanen. Det er etablert systemer og helhetlig beredskap som også omfatter naturhendelser. Jernbaneinfrastruktur må fortsatt gjøres mer robust mot klimapåkjenninger og naturhendelser, men operativ tilpasning vil være det viktigste bidraget for å ivareta sikkerheten.

Selv med nøye kartlegging vil det være usikkerheter om risiko for naturhendelser, og hvor slike mest sannsynlig vil inntreffe. Sikring mot konsekvenser av klimaendringene vil derfor kreve betydelige ressurser fremover, i form av metodeutvikling for bedre kartlegging, gjennomføring av kartlegginger og effektiv sikring mot

konsekvenser. Bane NOR har utarbeidet en handlingsplan for dette, tilpasset behovene.

Bane NOR har gradvis styrket sin styring og kontroll med informasjonssikkerhet og digital sikkerhet som svar på økt digital sårbarhet. Det arbeides videre med å digitalisere jernbanen ved å utvikle og ta i bruk løsninger med fremtidens teknologi, som skal gi de reisende og togselskapene en trygg, moderne, kundevennlig og kostnadseffektiv jernbane. Sikkerhetsutfordringene dette innebærer, håndteres i samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter og leverandører.

Foretaket arbeider systematisk med å håndtere uønskede hendelser, uønskede tilskattede handlinger, samt trusler eller mistanke om slike handlinger. Sikringsarbeidet utføres iht. krav i «Forskrift om sikring på jernbane» (sikringsforskriften). Sikkerhetstiltak som kan bidra til et tryggere samfunn, besluttes og prioriteres gjennom systematiske verdi- og sårbarhetsvurderinger, for å sikre at samfunnets midler anvendes optimalt. Verdi- og sårbarhetsvurderinger er gjennomført for infrastrukturens fysiske objekter som stasjoner, terminaler m.m. Tiltak er iverksatt basert på avdekket sårbarhet og vurdering av behov for sikring mot uønskede tilskattede handlinger.

Bane NOR har startet arbeidet med å styrke seg på forebyggende sikkerhet iht. ny sikkerhetslov med fokus på sikring av grunnleggende nasjonale funksjoner og nasjonale sikkerhetsinteresser.

I 2018 var Bane NOR involvert i planleggingen og gjennomføringen av NATO-øvelsen Trident Juncture 18. I 2020 vil Jernbanedirektoratet, Statens jernbanetilsyn og Bane NOR videreføre det sivilt/militære samarbeidet som deltakere i prosjektet «Transport i Totalforsvaret».

Samfunnssikkerhetsaspektet skal styrkes som et kvalitativt beslutningsgrunnlag for store samferdselsprosjekter i Nasjonal transportplan, og Jernbanedirektoratet deltok i 2018 i utredningsgruppen «Samfunnssikkerhet». Gruppen leverte i oktober 2018 en rapport som bl.a. foreslo en ny metode for å identifisere og synliggjøre virkninger på samfunnssikkerheten i store samferdselsprosjekter.

Dyrepåkjørsler

Dyrepåkjørsler er et dyrevelferdsproblem, men også et problem for reindriften, landbruksnæringen og togtrafikken. I 2018 ble det registrert 2 809 påkjørte dyr, som er 660 flere enn i 2017. Nivået i 2018 er litt høyere enn gjennomsnittet for de siste ti årene. Det er flest elg og rådyr som blir påkjørt, men også tamrein og sau rammes.

Bane NOR har en handlingsplan for å redusere antall dyr påkjørt med tog i perioden 2018–2021. Planen omhandler tiltak mot påkjørsler av elg, tamrein og sau. Målet er å redusere antall dyrepåkjørsler med tog fra dagens nivå. Det er i planperioden blitt gjennomført tiltak på de fleste utsatte strekninger. Programområdet Sikkerhet og miljø er rammestyrte, og det er derfor opp til Bane NOR å vurdere hvilke tiltak innenfor de ulike områdene som prioriteres, ut fra hvilke som gir best effekt i forhold til ressursinnsatsen.

Vegetasjonsrydding er ett av få tiltak som har hatt dokumentert effekt mot påkjørsler av elg, og er Bane NORs hovedtiltak mot slike påkjørsler. I 2018 ble det til sammen hogd og vedlikeholdt vegetasjon i terrenget langs sporet for totalt 75 mill. kr.

I reindriftsområdene jobbes det med å forebygge påkjørsler av tamrein, bl.a. med særskilte rutiner og nye reingjerder. Tiltakene gjøres i samarbeid og samråd med reindriftsnæringen. Samarbeidet mellom reindriftsnæringen og Bane NOR har blitt tettere og bedre. Bane NOR har inngått nye avtaler med fem av de 11 reinbeitedistriktene langs Nordlandsbanen der problemene med reinpåkjørsler er størst. Arbeidet med å bygge et 25 km langt reingjerde på strekningen Bjoråsen tunnel–Skog på Nordlandsbanen ble påbegynt i 2018 og ventes ferdig i 2019. Til sammen bygger Bane NOR 44 km med reingjerder til en kostnad på om lag 60 mill. kr i perioden 2018–2021. Når denne utbyggingen er ferdig, blir det totalt 63,5 kilometer reingjerder på Nordlandsbanen.

Videre tilbyr Bane NOR økonomisk bistand til å flytte reinflokkene over jernbanesporet dersom sporet ligger mellom beiteområdene. I tillegg praktiseres og videreutvikles rutiner i forbindelse med «reinemelding», en egen nettside for reinmeldinger for Hardangervidda. Når det kommer inn en melding om at rein befinner seg i eller nær sporet, innføres redusert hastighet på delstrekninger i en tidsbegrenset periode, slik at føreren har mulighet til å stanse toget. Meldingene kommer fra både reineiere og lokførere.

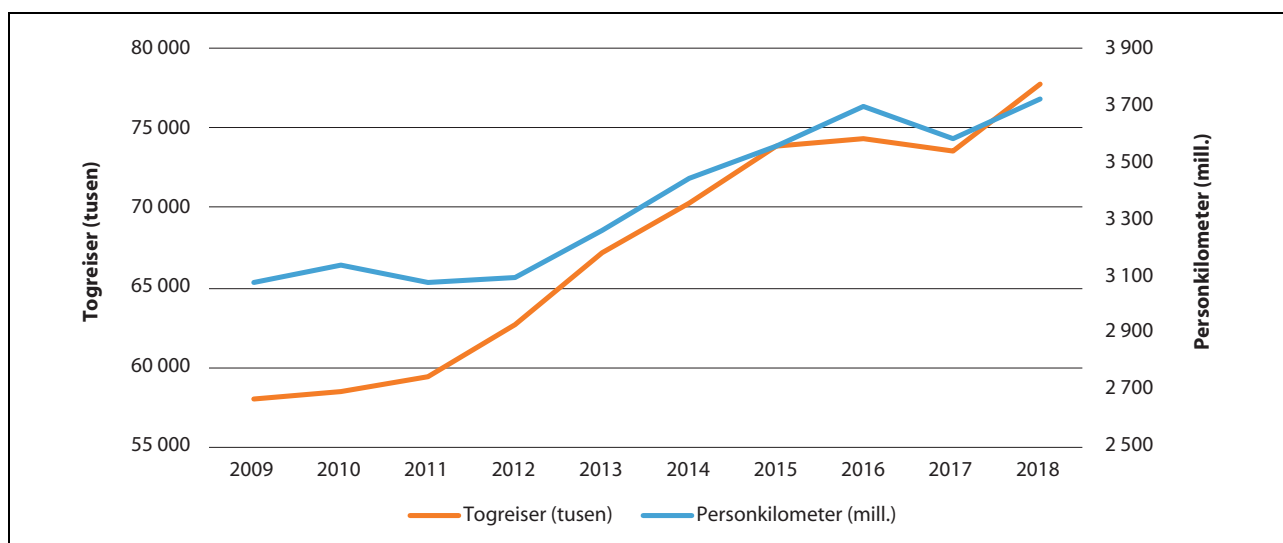
Høsten 2018 påbegynte Bane NOR et nytt FoU-prosjekt i samarbeid med Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), for å redusere antall påkjørsler av tamrein. Hensikten med prosjektet er å finne ny teknologi for å hindre tamreinpåkjørsler.

Fremkommelighet

Trafikkutvikling – persontog

Figur 5.5 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i tiårsperioden 2009–2018, målt i transportvolum (antall reiser) og transportarbeid (antall personkilometer).

I 2018 var det til sammen 77,7 millioner togpassasjerer på det nasjonale jernbanenettet. Det er en økning på 4,1 millioner reiser siden 2017. 73 pst. av reisene var med lokaltog, som tilsvarer 42,5 pst. av transportarbeidet. Passasjerer med tog på mellomdistanse og Flytoget sto for 32,5 pst. av reisene og 39 pst. av transportarbeidet. Langdistanse og grensekryssende tog hadde til sammen 5 pst. av passasjerene og 29,9 pst. av transportarbeidet.



Figur 5.5 Persontrafikk med tog

Fra og med januar 2017 ble automatisk passasjertelling tatt i bruk til rapportering av antall reiser med jernbane på Østlandet. Denne forbedringen av metoden for passasjertellinger medfører at passasjertallene for 2018 ser ut til ligge på et noe lavere nivå enn i tidligere år og blir derfor ikke direkte sammenlignbare.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 5.21 Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2018

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	1 000 reiser	Andel i pst.	Millioner personkm	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	40 988	52,7	921	24,7	22
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	7 551	9,7	229	6,1	30
Flytoget	6 826	8,8	356	9,6	52
Mellomdistanse ¹	18 451	23,7	1 102	29,6	60
Langdistanse og nattog ²	3 474	4,5	1 076	28,9	310
Grensekryssende tog	441,8	0,6	38	1,0	86
Sum alle togtyper	77 732	100	3 722	100	48

¹ Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog

² Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Trafikkutvikling – godstog

Figur 5.6 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2008–2018, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I perioden økte transportmengden med 42,1 pst., og transportarbeidet med 13,9 pst. Både transportmengden og transportarbeidet økte fra 2017 til 2018, med henholdsvis 0,7 pst. og 2,1 pst.

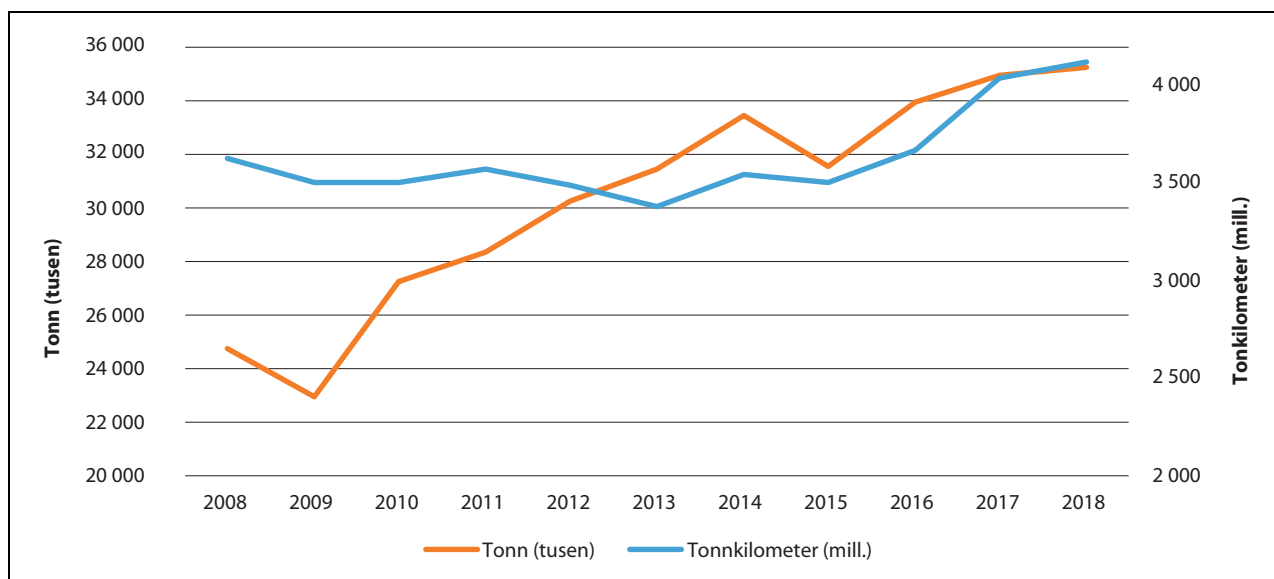
Intermodal transport i Norge, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler som lastebil, tog og båt, utgjorde omtrent 4,1 milli-

oner tonn i 2018. Dette er i hovedsak frakt over lange avstander, og denne kategorien utgjorde 56,7 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2017. 95,5 pst. av det intermodale transportarbeidet var i 2018 nasjonal transport.

Den gjennomsnittlige lengden for de intermodale, nasjonale transportene var i 2018 som i 2017, 519,2 km.

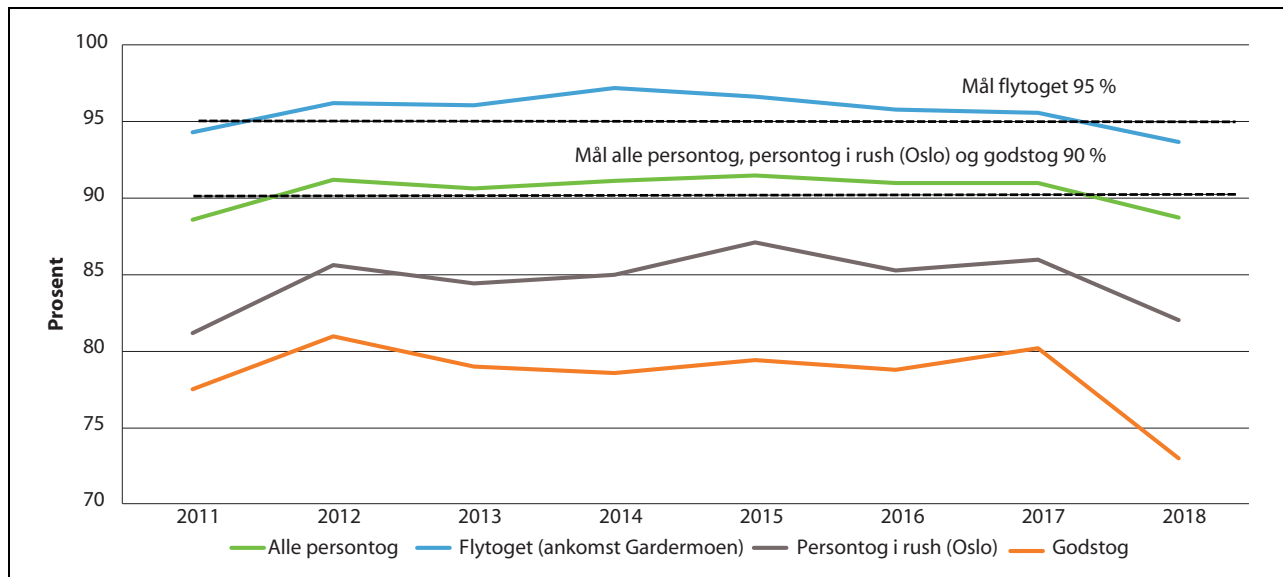
Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Bane NOR SF har et overordnet ansvar for at den samlede trafikkavviklingen skal kunne gjennom-



Figur 5.6 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 5.7 Utvikling i punktlighet for person- og godstog

Kilder: Jernbaneverket (2011–2016), Bane NOR SF (2017–2018)

føres som planlagt uten store driftsforstyrrelser. Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid.

Punktligheten beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer enn fire minutter fra ruten for lokaltog, Flytoget og Inter-City-tog, og ikke mer enn seks minutter for øvrige tog. Målet for punktlighet er 90 pst. for alle person- og godstog, unntatt for Gardermobanen der målet er 95 pst.

Den viktigste driveren bak punktlighetstallene er stabilitet i infrastrukturen, kvaliteten på ruteplanen, effektiv styring og håndtering av trafikkavvik, samt driftsstabile tog.

Punktligheten for alle persontog ble 88,7 pst. i 2018, mens den for Flytoget ble 93,7 pst.

For persontog i rushtidstrafikken i Oslo-området var punktligheten på 82,0 pst., som er det svakest resultatet siden 2011. Punktligheten for rushtidstrafikken i Bergen, Stavanger og Trondheim var også svak, med et resultat på 84,8 pst. i 2018. Dette er også en nedgang fra 2017 på 0,9 prosentpoeng, da punktligheten i disse byene var 85,7 pst. i rushtidstrafikken.

For godstog var punktligheten på 73 pst. i 2018 og fortsatt langt under målet på 90 pst.

I 2018 påvirket flere hendelser punktligheten negativt. Store snømengder på Sør- og Østlandet, solslyng, skogbranner og en rekke enkelthendelser som masseutglidning i Drammen, signalproblemer på Lillestrøm, Skøyen og Oslo S, førte til

de svake punktlighetsresultatene for spesielt rushtidstrafikken i 2018.

Regularitet er andelen tog som kjøres i henhold til ruteplan. Målet for 2018 var 99,2 pst., mens resultatet ble 96,2 pst. Dette er lavere enn regulariteten i 2017 på 97,2 pst. For å nå målet på 99,2 pst., kan maksimalt 8 av 1 000 tog bli innstilt. Dette innebærer at antall innstillinger må reduseres med om lag 2/3. Bl.a. må feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene reduseres betydelig. Med økt togtetthet har målet blitt vesentlig mer krevende å nå.

I 2018 var det flere ulike hendelser som førte til et høyt antall innstillinger. Mange av innstillingene skyldtes feil på signalanlegg. September var spesielt utsatt, der den største hendelsen var en masseutglidning i forbindelse med arbeid med bygging av et hotell i Drammen. I tillegg var det mange delinnstillinger i tett trafikkerte områder for å få trafikken i rute igjen. Denne praksisen har vært benyttet de siste årene og er tillatt i trafikkavtalen med Vygruppen, siden konsekvensene anses mindre for de reisende enn store punktlighetsforstyrrelser.

Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser og er utledet på grunnlag av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle tog som inngår i ruteplanen. Oppetid er et uttrykk for infrastrukturens evne til å opprettholde kapasitet for å oppnå høyst mulig punktlighet. Høy oppetid og regularitet er avgjørende for jernbanens stabilitet. Krav til

måloppnåelse inngår derfor som en del av avtalene Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR SF og togselskapene om kjøp av tjenester.

Oppetiden i 2018 var 98,7 pst., som var under målet på 99,3 pst. Det er flere årsaker til dette. I 2018 ble det registrert 3 520 flere forsinkelsestimer som følge av forhold Bane NOR har ansvar for. Sammenlignet med 2017 var det en dobling av forsinkelsestimene. I hovedsak skyldtes dette feil ved infrastrukturen på grunn av solslang, skinnbrudd og nødvendige saktekjøringer. Antall forsinkelsestimer som skyldtes ytre forhold er tredoblet på grunn av den utfordrende vinteren og flere ras gjennom året. Dette er en bekymringsfull utvikling, som følges opp av både Bane NOR og Jernbanedirektoratet.

Forsinkelsestimene som togselskapene har ansvaret for og utenforliggende forhold, viste i 2018 en økning sammenlignet med 2017. For togselskapene ble forsinkelsestimer som skyldtes at togene kommer sent fra hensettingsspor, doblet. Dette bidro til flest forsinkelser for godstogene. For utenforliggende forhold skyldtes økningen i forsinkelsestimer stort sett forhold knyttet til terminaler/hensettingsspor. De fleste forsinkelsestimene oppstår på Alnabru og Kongsvinger gods-terminaler. Hovedårsakene var vinterværet, samt utfordringer på Alnabru knyttet til hensetting av skadde lokomotiver og vogner.

Universell utforming

Det er definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «Universell utforming» og «Tilgjengelig».

«Universell utforming» oppfylder kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav til minst én adkomst til plattform som er fri for hindre, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget. Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye jernbanestasjoner og ved vesentlige endringer av eksisterende stasjoner. For eksisterende stasjoner, der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, legges det opp til oppgraderinger for å bedre tilgjengeligheten. Ved tiltak på eksisterende stasjoner er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, tilgrensende bygninger, anlegg, topografi mv.

Det er 334 stasjoner på jernbanenettet. I løpet av 2018 oppfylte 28 stasjoner kravene til universell

utforming, mens 95 stasjoner er vurdert som tilgjengelig. Alle stasjonene på jernbanenettet oppfyller kravene til et universelt utformet informasjonssystem. Assistansetjeneste tilbys i dag på stasjonene Oslo S, Oslo lufthavn, Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Drammen, Asker, Lillestrøm, Ski og Sandvika.

Arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjoner ble i hovedsak ferdigstilt i 2017. I alt 316 stasjoner er fri for mindre hindringer. De resterende 18 ble vurdert i løpet av 2018, og tre stasjoner rehabiliteres. På grunn av klimatiske forhold og at noen stasjoner har vernet status, er det usikkert hva som kan gjøres med de siste 15 stasjonene.

Kundetilfredshet

Passasjerer

Det utføres to kundetilfredshetsundersøkelser i året som måler de reisendes tilfredshet totalt for togselskapene, enkeltvis for de ulike togproduktene og for diverse områder der infrastrukturleverandør Bane NOR SF er ansvarlig leverandør.

Kundetilfredsheten (KTI) påvirkes sterkt av driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere aktiviteter rettet mot å bedre punktligheten, regulariteten og oppe-tiden.

Vygruppen AS måler kundetilfredsheten gjennom en undersøkelse som deles ut til passasjerer om bord i utvalgte togavganger i undersøkelsesperioden. Fra 2018 benytter selskapet en metode og et spørreskjema utarbeidet i samarbeid med Jernbanedirektoratet. For å sikre at resultatene kan sammenlignes, har Jernbanedirektoratet vært opptatt av at det er minst mulig endringer i spørsmålene fra tidligere år. Det er imidlertid gjort en metodeendring i forbindelse med nye trafikkavtaler, og fremover rapporteres det på resultater som er vektet etter antallet reiser per strekning. Vygruppen benytter selv uvektede resultater, og dette medfører en nivåforskjell for resultatene.

KTI er en indeks basert på fire av spørsmålene i den totale undersøkelsen som inneholder om lag 70 spørsmål. Ved målingen for 2018 oppnådde Vygruppen en KTI for passasjerene med en samlet score på 69 av 100, som er under målet på 75 poeng. De reisende er mest fornøyde med billett-kjøp, ombordstigning, informasjon om bord, renhold og kupékomfort. Passasjerene er minst fornøyde med avvik fra ruteplan som forsinkelser og innstillinger, og punktlighet.

Kundetilfredsheten er lavest hos kundene på Østlandet. Dette henger bl.a. sammen med rutetilbudet, avvikshåndtering og punktlighet.

Bane NOR måles på resultater fra en egen undersøkelse gjennomført av Vygruppen rettet mot togselskapene. I denne kundetilfredshetsundersøkelsen, som gjennomføres av togselskapet to ganger i året, stilles det spørsmål om hvordan de reisende opplever stasjonsområdet og informasjonen på stasjonsområdet både ved normaltrafikk og under avvik. Bane NOR har endret metode for rapportering av kundetilfredshet, og tall for 2018 kan ikke sammenlignes med tall for 2017 i Prop. 1 S (2018–2019).

Ved målingen for 2018 oppnådde Bane NOR en kundetilfredshet på 73 av 100 poeng totalt, og med følgende fordeling:

- stasjonsområde lokaltrafikk: 84 poeng
- stasjonsområde region/riks: 88 poeng
- informasjon på stasjoner, lokaltrafikk: 84 poeng
- informasjon på stasjoner, region/riks: 86 poeng
- informasjon ved avvik, lokaltrafikk: 48 poeng
- informasjon ved avvik, region/riks: 50 poeng.

De reisende var fornøyde med stasjonsområdet og informasjonen under normaltrafikk, men resultatene for informasjon ved avvik er lave. Bane NOR har i samarbeid med Vygruppen og Entur gjennomført en omfattende kartlegging av utfordringene i forbindelse med informasjon ved avvik i trafikken. Kartleggingen har resultert i 58 konkrete tiltak som vil bidra til mer korrekt og konsistent informasjon i alle kanaler. Bane NOR har opprettet et eget programkontor som skal påse at alle tiltakene gjennomføres og har den ønskede effekten. For å sikre fremdrift møtes alle aktørene i sektoren hver 14. dag. Bane NOR har tatt i bruk kundeinformasjonssystemet KARI, som er foretakets nye, automatiske kunde- og trafikkinformasjonssystem. Dette systemet virker tilfredsstillende, og er informasjonskilden som alle aktørene benytter. I 2018 lanserte Bane NOR en ny app «NÅ», som gir de reisende nyttig informasjon om trafikken på nærmeste togstasjon i sanntid. Begge disse nye informasjonskanalene vil gi de reisende bedre informasjon om togtrafikken i normaltrafikk og under avvik.

Flytoget AS gjennomfører fire årlige målinger av kundetilfredsheten. Flytogets kundetilfredshet har vært stabilt høy over flere år og endte i 2018 for fjerde året på rad på 97 pst.

Togselskapenes tilfredshet med Bane NOR måles i foretakets årlige brukerundersøkelse. Brukerundersøkelsen for togselskapene rapporteres fra 2018 på en indeks beregnet ut ifra resul-

tatene på spørsmål om hvor fornøyd/misfornøyd selskapet er med Bane NOR og hvordan Bane NOR vurderes sammenlignet med andre virksomheter i samferdselsektoren.

Resultatet økte fra 45 av 100 poeng i 2017, til 49 poeng i 2018. Bane NORs mål for 2018 var 65 poeng. Resultatene viste at Bane NOR hadde størst fremgang på brukervennligheten på «Min side», Bane NORs egen kundeportal, og punktlighet ut av verksted. Det var en tilbakegang på områdene som gjelder avvikshåndtering ved forsinkelser og innstillinger, evaluering av sporbrudd, informasjon til togselskapenes operative miljøer og opplevelsen av rene og trygge stasjoner. Resultater fra brukerundersøkelsen brukes i forbedringsarbeidet. Det er utarbeidet en tiltakspakke med forbedringer på mange viktige punkter, noen med virkning på kort sikt og noen på lengre sikt.

Klima og miljø

Jernbanen har lite arealbehov og klimagassutslipp per transportert enhet sammenlignet med andre motoriserte transportformer. Jernbanens viktigste bidrag for bedre miljø og klima er derfor et godt tilbud til de reisende og godstransporten, og å overføre trafikk til elektrisk jernbane. Mer enn 80 pst. av togtrafikken i Norge skjer med elektriske tog. De siste årene har trafikktutslippene ligget konstant på om lag 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året. Til sammenligning ble utslippene fra vei-trafikk beregnet til 8,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2017.

Bane NOR har ansvar for bygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Foretaket har et internt mål om å redusere de direkte utslippene av klimagasser med 40 pst. innen 2030, sammenlignet med nivået i 2018. Bane NOR utarbeider både klimabudsjett og klimaregnskap i prosjekter. Det er inngått en avtale mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet om videreutvikling av verktøy for å beregne klimagassbudsjett som skal harmoniseres med felles retningslinjer for transportetatene.

Bane NORs elforbruk for drift av jernbaneinfrastrukturen har ligget i intervallet 100–115 GWh de siste årene, og det har vært stabilt tross for økt utbygging av infrastruktur med dobbeltspor. Dette kan delvis tilskrives målrettet arbeid med energistyring og energieffektivisering. I 2018 var imidlertid forbruket høyere med 123 GWh. Økningen kan forklares med en kald vinter som påvirker behovet for oppvarming av infrastruktur og publikumsarealer.

Siden jernbanen er en arealeffektiv transportform har anleggene relativt sett begrenset påvirkning på naturmangfoldet. De største utfordringene er knyttet til utbyggingsprosjektene massehåndtering, samt anleggsvirksomhetens krav til traséer, som er arealkrevende og belastende for naturmangfoldet. I planleggingen av Dovrebanen og Fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16, jobber Bane NOR med økologisk kompensasjon som erstatning for tap av naturverdier. I samarbeid med de andre transportetatene deltar Jernbanedirektoratet i et arbeid med å vurdere og ev. videreutvikle indikatorer for naturmangfold. Arbeidet startet i 2019.

Bane NOR har som mål at miljøtilstanden langs jernbanen skal opprettholdes eller bedres, og at drift og vedlikehold av jernbanen skal gi minimale negative konsekvenser på naturmangfold, vannmiljø og dyreliv.

Bruk av sprøytemidler for å holde skinnegangen fri for vegetasjon er fortsatt en utfordring miljømessig, men er nødvendig bl.a. av hensyn til sikkerheten. Foreløpig fins det ingen fullverdige erstatningsmetoder utover manuell rydding, noe som er kostnadskrevede. I 2018 brukte Bane NOR omtrent samme mengde sprøytemidler som i 2017, noe som representerer om lag 0,6 pst. av det nasjonale forbruket.

Jernbanens påvirkning av vannkvalitet begrenser seg til de store utbyggingsprosjektene. Bane NOR ivaretar sitt ansvar som rettighetshaver (bl.a. grunneier) og tiltakshaver (utbygger) i enkeltsaker gjennom ordinære planprosesser. Bane NORs prosjekter innhenter tillatelse til inngrep og utslipp fra miljømyndighetene, der eventuell påvirkning på vannforekomster vurderes etter vannforskriften og tas hensyn til ved fastsettelse av vilkår. Det ble i 2007 vedtatt et nasjonalt støymål der antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 pst. fra 2005 til 2020.

Etter ny kartlegging i 2018 ble anslaget for antall personer som er utsatt for innendørs støy over 38 dB fra jernbanen, oppjustert fra 1 150 til 1 622. Støyplager fra jernbane er fortsatt marginalt sammenlignet med støyplager fra veitrafikk. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede støy og støyplager.

Arbeidet med støystrategisk kartlegging ble videreført i 2018. EU-kommisjonen har i 2019 vedtatt krav til at godsvogner med tradisjonelle bremsematerialer av støpejern ikke kan brukes på nærmere angitte «stille ruter» etter 2024. Med foreslåtte tilpasninger for Norge vil dette ikke gjelde før senest 2032. Kravene vil også få konsekvenser for tog som trafikkerer Norge før dette. De nye kravene vil kunne bidra til et lavere støynivå. Det antas at det kan hentes ut en støygevinst på inntil 8–10 dB for godstog etter gjeldende metoder for beregning av støy ved godt vedlikeholdt skinnegang.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet samarbeider Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å utrede mulige tiltak i forbindelse med videre oppfølging av støymålene.

Mål og prioriteringer 2020

I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det lagt frem en revidert målstruktur for transportsektoren og jernbanen. Det overordnede målet er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til en omstilling til lavutslippsamfunnet. Hovedmålene i transportpolitikken er bedre fremkommelighet, 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 målstrukturen.

Driftsstabilitet måles ved indikatorene punktlighet, regularitet og oppetid.

Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gått gjennom målstrukturen og sanksjonsmekanismene som ligger til grunn for styringen i jernbanesektoren, og særlig sett på målene og indikatorene for driftsstabilitet, jf. omtale i Prop. 1 S (2017–2018). Mål bør være krevende, men samtidig realistiske for å ha en motiverende effekt. Saken ligger nå til behandling i departementet og vil inngå i arbeidet med ny målstruktur i revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2022–2033.

Tabell 5.22 viser målstrukturen for Jernbanedirektoratet for årene 2019, 2020 og 2023, basert på Nasjonal transportplan 2018–2029.

Tabell 5.22 Jernbanedirektoratet – mål for perioden 2019–2023

Parameter	Mål 2019	Mål 2020	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>			
Maksimalt antall drepte siste 5 år	18	17	15
Maksimalt antall personskader (hardt skadd) siste 5 år	15	14	12
Maksimalt antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker»	92	88	76
<i>Driftsstabilitet</i>			
Oppetid i pst.	99,3	99,3	99,3
Regularitet i pst.	99,2	99,2	99,3
Punktlighet i pst.	90,0	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	96,0	96,0
<i>Kundetilfredshet</i>			
Resultat i NSBs kundeundersøkelse i poeng	75	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene i poeng	66	67	70

Resultatene for 2018 og første halvår av 2019 ligger under målene. Nivået på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse videreføres i 2020, slik at oppetid og regularitet som et minimum kan opprettholdes på nivå med resultatene i 2017.

Ved å konkurranseutsette togstrekningene, skal bevilgningen over kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, bidra til et minst like kunderettet tilbud som i dag samtidig som staten betaler mindre for togtilbudet. Bevilgningen til drift og vedlikehold over post 71 Kjøp av infra-

strukturtjenester – drift og vedlikehold, skal bidra til å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen.

Målet med bevilgningen til investeringer over kap. 1352, postene 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging av investeringer og 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, er å gjennomføre planleggingen og utbyggingen av jernbanelinjet innen kostnadsrammene, for å bygge opp om hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	458 567	468 500	365 600
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	57 836	208 200	248 700
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 835 852	4 195 100	4 024 200
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	7 800 800	8 423 500	8 677 500
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	2 353 800	2 153 000	1 602 900
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	8 235 300	9 988 700	11 569 700
74	Tilskudd til eksterne	10 100		
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane			88 000
	Sum kap. 1352	22 752 255	25 437 000	26 576 600

Ved behandlingen av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Innst. 391 S (2018–2019) ble bevilgningen på kap. 1352, postene 01 og 72 redusert med hhv. 109,7 og 511 mill. kr og postene 71 og 73 økt med hhv. 263,5 og 101 mill. kr, mens det ble bevilget 60 mill. kr på post 75.

Det foreslås bevilget 26,6 mrd. kr til kap. 1352 Jernbanedirektoratet. Budsjettforslaget er over 1,1 mrd. kr, eller 4,5 pst. høyere enn saldert budsjett 2019.

Økningen omfatter bl.a.:

- innfasing av ni nye tog til kapasitetsøkninger på Østlandet og som reservekjøretøy for når tog må tas ut av drift for å få installert ERTMS ombord
- forbedringer av togtilbudet med bl.a. bedre nettdekning ombord, flere rush-tidsavganger og flere togavganger på Østfoldbanen og Vestfoldbanen, samt billettsamarbeid med fylkeskommuner
- tiltak for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, som ombygging av personvogner til vogner med liggestoler og bygging av sykkelhotell i tråd med regjeringens partienes bompengesavtale
- oppstart av IC-prosjektet Kleverud-Sørli på Dovrebanen og deelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

- økt aktivitet i prosjekter med anleggsstart i 2019
- kostnadsøkninger i flere av de store pågående investeringsprosjektene, særlig Follobanen og Sandbukta–Moss–Såstad.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 365,6 mill. kr til Jernbanedirektoratets driftsutgifter, herunder utgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk Jernbanemuseum. Reduksjonen fra saldert budsjett 2019 gjelder overføringen av deler av Norsk jernbaneskole fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR SF fra og med 1. januar 2019, jf. Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Prop. 1 S (2018–2019).

Jernbanedirektoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives effektivt, sikkert og miljøvennlig, til beste for samfunnet, passasjerene og vareeiere.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet

- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog, bl.a. konkurranseutsetting
- forvaltning av kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR, for drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur
- forvaltning av statlige støtteordninger for ERTMS-ombordutstyr i tog til eiere av togmateriell, støtteordning for sidespor mv. og tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.

Offentlig fagskole for lokomotivførerutdanningen

Det settes av om lag 70 mill. kr til drift av Offentlig fagskole for lokomotivførerutdanningen.

Norsk jernbanemuseum

Det settes av om lag 34,5 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 og betydning for utviklingen av det norske samfunnet. Museet tar vare på gjenstander som har vært typiske for norsk jernbane i forskjellige tidsepoker. Innenfor jernbanemuseets budsjett settes det av om lag 1 mill. kr til ordningen med prosjektstøtte til historiske jernbaneformål. Prosjektstøtten bygger opp om frivillig innsats for å bevare kulturminner i jernbanen, og ytes til museumsrelaterte enkeltprosjekter og tiltak, bevaring, restaurering mv.

Utstillinger og arrangementer ved Norsk jernbanemuseum har årlig i underkant av 30 000 besøkende.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Det foreslås bevilget 248,7 mill. kr.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase.

Dette omfatter planleggingsarbeid frem til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), som gjennomføres før beslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Posten dekker også direktoratets utgifter til utredninger og kjøp av tjenester fra Bane NOR innen utredninger, hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid.

De største planleggings- og utredningsarbeidene i 2020 blir:

- planlegging av tiltak for å ta imot nye persontog og forbedringer i togtilbudet som bl.a. forlengelse av plattformer og økt hensettingskapasitet
- planlegging av godstiltak prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029
- utredning og planlegging av tiltak forpliktet i byvekstavtaler
- utredningsgrunnlag for Nasjonal transportplan 2022–2033, herunder konseptvalgutredninger, rutemodeller og effektiv bruk av infrastrukturen
- utredninger som grunnlag for konkurranseutsetting av togtilbud, takstsamarbeidsavtaler og prismodeller
- utvikling av transportmodeller, kapasitetsanalyser og samfunnsøkonomiske analyser av effekter av tiltak
- FoU (Klima 2050, automatiserte godsterminaler, nullutslippstog mv.).

Det er i tråd med regjeringpartienes bompengeaftale satt av midler til en helhetlig konseptvalg-utredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norge-banen. Regjeringen vil fastsette et mandat for utredningen før et nærmere oppdrag gis til etatene.

Kjøp av planleggingstjenester knyttet til hovedplan/kommunedelplaner fra Bane NOR, og utgifter ved detaljplaner/reguleringsplaner og planarbeid for InterCity-prosjektene, budsjetteres på post 72.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 4 024,2 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog.

Regjeringen styrker togtilbudet i 2020 med følgende satsinger:

- 110 mill. kr til innfasing av ni nye tog, til kapasitetsøkning på Østlandet og som kjøretøyreserver i forbindelse med at tog må tas ut av drift for å få installert ERTMS ombordutstyr
- 50 mill. kr til forbedringer av togtilbudet, med bl.a. bedre nettdekning ombord, flere rushtidsavganger og flere togavganger på Østfoldbanen og Vestfoldbanen, samt takst- og billett-samarbeid
- 50 mill. kr til ombygging av sittevogner til vogner med liggestoler, for å gjøre nattogene mer attraktive for pendlere og forretningsreisende.

Budsjettbehovet på posten er redusert med 493 mill. kr fra 2019 som følge av realisering av gevinster fra ny direktekjøpsavtale med Vygruppen AS,

samt konkurranseutsetting av driften av togtrafikken i Trafikkkpakke 1 Sør og Trafikkkpakke 2 Nord.

Bevilgningen på posten skal dekke vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS og SJ Norge AS. Den dekker også kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. Dagtogene på Bergensbanen og Dovrebanen har så langt ikke inngått i avtalene. Dagtogene på Dovrebanen vil inngå i ny avtale med SJ Norge, som har trafikkstart i juni 2020. I avtalene for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen med Flytoget AS og Flåmsbana med Vygruppen betales det ikke vederlag.

Som følge av ulike prisreguleringer og bonusordninger, er det knyttet noe usikkerhet til størrelsen på vederlaget i avtalene med Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS og SJ Norge AS.

Trafikkavtaler

Fra og med 2018 dekkes trafikken på Flåmsbana av en egen trafikkavtale mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen. Trafikkavtalen løper til rute-terminskiftet 2027. Avtalen forplikter Vygruppen til å levere minimum fire avganger på strekningen hver ukedag året rundt. Som motytelse får selskapet enerett til å drive trafikk på Flåmsbana i hele avtaleperioden.

Trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen for perioden 2019–2022 og Vy Gjøvikbanen AS for perioden 2019–2024, sikrer en videreføring av dagens togtilbud. Avtalene regulerer det offentlig kjøpte togtilbudet i Norge som ikke er konkurranseutsatt. Videre legger avtalen med Vygruppen til rette for å gjennomføre konkurranseutsetting av statens kjøp av persontransporttjenester, ved at togtilbudene som konkurranseutsettes, tas ut av direktøkjøpsavtalen med Vygruppen etter hvert som det inngås nye avtaler.

Jernbanedirektoratet skal inngå flerårige takstsamarbeidsavtaler med lokale myndigheter. Disse legges som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismetoder for jernbanen, med sikte på ytterligere harmonisering av kundekategorier og rabattordninger.

Totalt ble det gjennomført 70,7 millioner togreiser i 2018 som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester fra Vygruppen og Vy Gjøvikbanen. Dette er en økning på over 6,4 pst. fra 2017.

Trafikkavtalen med Flytoget AS for perioden 2013–2028 regulerer selskapets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Det er ikke knyttet noe økonomisk vederlag til avtalen, men den 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 2018 om lag 6,8 millioner passasjerer, noe som er ny rekord for selskapet. I 2018 ble det kjørt 353 millioner passasjerkilometer, som er en økning på 2,3 pst. fra 2017.

Kjøpsavtaler om grensekryssende persontogtrafikk

Jernbanedirektoratet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige to trafikkavtaler om det grensekryssende togtilbudet.

Trafikkavtalen med SJ AB om togtilbudet mellom Oslo S og Karlstad–Stockholm C gjelder fra desember 2012 til desember 2020, etter at opsjon på ytterligere tre år ble løst ut.

Trafikkavtalen med SJ om persontransport på Ofotbanen gjelder fra juni 2013 til desember 2020, etter at opsjon på ytterligere to år ble løst ut. Trafikkavtalen ble tildelt gjennom konkurranse. Det er to daglige avganger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Gjennomføring av konkurranse

Regjeringen presenterte i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* intensjonen om konkurranseutsetting av persontrafikk med tog. Dette er et sentralt virkemiddel i jernbanereformen for å oppnå målet om at staten skal få mer igjen for ressursinnsatsen i sektoren.

For å gi berørte aktører nok tid til omstilling, muligheter til å videreutvikle planer basert på erfaringer og å skape interesse for det norske persontogmarkedet, legger Jernbanedirektoratet opp til gradvis å konkurranseutsette alle statlig kjøpte persontransporttjenester med tog. Normal avtaleperiode blir mellom åtte og ti år, men avtalelengden tilpasses innholdet i den enkelte trafikkpakke. Geografisk marked og rutetilbud, trafikkkpakkens størrelse, tog, service og vedlikeholdsanlegg, infrastruktur, valg av kontraktsform og tidsplan har vært viktige vurderingsmomenter for å planlegge trafikkkpakkene.

Konkurranseutsetting av persontrafikken er inndelt i to faser. Første fase omfatter alle strekninger utenfor Østlandsområdet, og består av tre trafikkkpakker.

Trafikkpakke 1 Sør omfatter Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Go-Ahead Norge AS ble tildelt kontrakten i oktober 2018. Trafikkstart er ved ruteterminskiftet i desember 2019. Ved trafikkstart skal det etableres en ny takstsamarbeidsavtale mellom Go-Ahead Norge og Kolumbus, som er Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk. Den nye avtalen forutsetter fullt integrert takst- og billettsamarbeid samt like transportvilkår for kundene. Dessuten defineres det faste knutepunkter for mating mellom tog og buss, slik at kundene opplever kollektivtilbudet som sømløst i Stavangerområdet og på Jæren.

Trafikkpakke 2 Nord omfatter alle dieselstrekninger i Midt- og Nord-Norge, samt Dovrebanen. SJ Norge AS ble tildelt kontrakten i juni 2019, med trafikkstart i juni 2020. Det er avtalefestet at antall avganger øker på Dovrebanen, Raumabanen og Saltenpendelen fra desember 2021. Avtalen inneholder sju opsjoner om forbedringer i rutetilbudet (flere avganger) på flere av linjene som inngår i trafikkpakken. Gjennom forslag til romertallsvedtak om fullmakt til å inngå nye trafikkavtaler, legger regjeringen opp til at disse opsjonene kan utløses innen utløpet av 2019, slik at tilbudsforbedringene kan innføres fra ruteterminskiftet i desember 2021.

Trafikkpakke 3 Vest omfatter fjerntog på Bergensbanen og lokaltog på Vossebanen. Konkurransgrunnlaget ble sendt ut i desember 2018 og tildeling av kontrakt skjer etter planen i desember 2019. Trafikkstart er desember 2020.

Felles for alle trafikkavtaler i fase 1 er å fastsette minimumskrav som sikrer minst like god kvalitet og leveranse som dagens trafikk, samt legge til rette for at togoperatøren har incentiver til å videreutvikle kundetilbudet. I evalueringsprosessen legges det stor vekt på at tilbyderne har en ambisiøs plan for å videreutvikle rutetilbud og servicekonsepter.

Fase 2 av konkurranseutsettingen av togtrafikken omfatter alle linjer på Østlandet. Jernbanedirektoratet har vurdert og tilrådd inndelingen i pakker i fase 2 som Samferdselsdepartementet har sluttet seg til. Inndelingen av pakkene er valgt ut fra hvilken inndeling som med størst sannsynlighet vil bidra til å oppnå målene med jernbanereformen, og gi togselskapene reelle påvirkningsmuligheter på tjenesteproduksjonen. Videre er det lagt vekt på å gi togoperatørene frihet til å videreutvikle kundetilbudet utover det som tilbys i dag, samtidig som det legges til rette for at det skal være enkelt for kundene å reise med tog. Det vil være enklere for kundene med færrest mulig

togselskaper per geografisk marked. Videre er det tatt hensyn til tilbringertjenestens rolle til Oslo Lufthavn, Gardermoen og regelverksendringer som følge av EUs fjerde jernbaneløst.

Erfaringene fra de to første konkurransene tilsier at oppstartsperioden bør forlenges noe. Jernbanedirektoratet kunngjorde derfor i september 2019 konkurransen om trafikkpakke 4. Vinneren av trafikkpakke 4 vil annonseres høsten 2021.

Trafikkpakke 4 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, samt lokaltogene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski. Trafikkstart for Trafikkpakke 4 er planlagt i desember 2022. Tidspunktet samsvarer med implementering av nytt togtilbud på Østfoldbanen etter åpningen av Follobanen.

Trafikkpakke 5 omfatter persontogtilbudene som inngår i 10-minutterssystemet. Disse inkluderer IC-togene Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer, lokaltogene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal og Asker–Kongsvinger, samt Bratsbergbanen. Det planlegges oppstart av trafikkpakke 5 samtidig med gjenåpningen av nye Drammen stasjon i desember 2024.

Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn og fordeling av kapasiteten i Osloområdet utredes nå, og regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om saken. Utfallet av denne vurderingen vil ikke påvirke sammensetningen av trafikkpakke 4 og 5, eller mulig fremdrift for konkurranseutsetting.

Nye togsett

Siden 2008 har Stortinget gitt restverdisikring for til sammen 150 persontog, og 114 av disse skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2019. Resten blir levert i perioden 2020–2023.

I 2020 blir ni nye togsett satt i trafikk. Togene skal brukes til kapasitetsøkninger på Østlandet og til reserve i forbindelse med installering av ERTMS ombordutstyr. Deretter er det planlagt levert sju togsett i 2021, tolv i 2022 og åtte i 2023. Disse er planlagt brukt til kapasitetsøkninger og utskifting på Østlandet og i Trøndelag, samt til reserver når togsett må tas ut av drift for å få installert ERTMS ombordutstyr. Jernbanedirektoratet vil koordinere videre fremdrift med Norske tog AS og berørte togoperatører. Inntil tolv av togsettene skal være bimodale, dvs. at de kan kjøre både på diesel og kjørestrom. De bimodale togene skal i hovedsak benyttes i Trøndelag og på Rørosbanen. Innfasingen av det nye togmateriellet må tilpasses gjennomføringen av nødvendige tiltak i infrastrukturen, som hensettingskapasitet, platt-

formforlengelser og forsterking av strømforsyning.

Deler av lokaltogene har nådd eller når snart sin tekniske levetid. Det pågår derfor et arbeid med å kvalitetssikre vurderingene av forslag til investeringer i nye lokaltog, herunder behovet for opsjoner. Departementet vil komme tilbake til Stortinget når kvalitetssikringen er gjennomført.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 8 677,5 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, som innebærer en videreføring av nivået i saldert budsjett 2019. Om lag 1 400 mill. kr settes av til rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet.

I den flerårige avtalen om drift og vedlikehold som Jernbanedirektoratet har inngått med Bane NOR, er det satt krav om at samlede driftsutgifter for Bane NOR videreføres på inntil samme nivå som 2018, justert for effektivisering og eventuelle andre aktivitetsnøytrale endringer, f.eks. endringer i kjøreveisavgift. Ved oppdatering av avtalen for 2020 settes samme krav. Ytterligere effektivisering innen drift og en mer langsiktig innretning av vedlikeholdsarbeidet, vil kunne frigi midler til fornying.

Det settes av inntil 2 240,1 mill. kr til driftsutgifter. Justert for prisvekst settes budsjetterte driftsutgifter reelt sett lavere enn i saldert budsjett 2019, som følge av krav om effektivisering. Samtidig er de økt med 13 mill. kr i kompensasjon for husleieutgifter i forbindelse med at deler av Norsk jernbaneskole ble overført fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR. Det er videre satt av 22 mill. kr som kompensasjon til Bane NOR, i forbindelse med at foretaket overtar ansvaret med å koordinere aktørene i sektoren som Statens vegvesen, regionale administrasjonsselskap, togoperatører og uttrykningsetater ved gjennomføring av alternativ transport. Bane NOR vil da få utgifter til konseptutvikling, leie av bussoppstillingsplasser ved togstasjoner, implementering av skiltprogram ved stasjoner og lønnsutgifter i egen organisasjon. Behov for utbedringer eller mindre ombygginger i den forbindelse budsjetteres på post 73.

Til vedlikehold settes det av minimum 6 437,4 mill. kr, inkludert ERTMS. I avtale med Bane NOR stilles krav om at minimum 2 223,0 mill. kr av dette skal benyttes til fornying av infrastrukturen i 2020. Dette vil bidra til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde. Bevilgningen skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur.

Tabell 5.23 Fordeling av utgifter til drift og vedlikehold av jernbanen

	Mill. kr		
	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Endring 2019–2020 i pst.
Drift	2 184,0	2 240,1	2,6
Vedlikehold (inklusive ERTMS)	6 239,5	6 437,4	3,2
Sum post 71 drift og vedlikehold av jernbane	8 423,5	8 677,5	3,0

Det vises videre til forslag til romertallsfullmakt om kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold.

Inntektsforutsetninger for budsjettforslaget til drift og vedlikehold

Som et ledd i jernbanereformen skal togselskapene i økende grad betale for de tjenester selskapene benytter under sportilgangsavtalen. Hensikten er å synliggjøre reelle kostnader for togselskapene, tydeliggjøre og ansvarliggjøre Bane NOR

som leverandør, samt bidra til kostnadseffektivitet. Inntektene tilfaller Bane NOR direkte, og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn å videreføre inntektsnivået fra saldert budsjett 2019 på om lag 1 300 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2018–2019) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019). Det er lagt opp til at de togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på disse tjenestene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende.

Drift

Utgiftene til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, og parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold, samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

Vedlikehold

Vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er vedlikeholdet viktig for å nå målene for driftsstabilitet i togtrafikken, som er høy opptid, punktlighet og regularitet, jf. omtale under *Tilstandsvurdering og hovedutfordringer*. Nye anlegg har etter en innkjørfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig medfører flere anlegg med en økt kompleksitet, i kombinasjon med at trafikkmengden øker, økte vedlikeholdsutgifter for å opprettholde ønsket kvalitet og standard.

Det har i flere år pågått et arbeid for å forbedre dokumentasjonen av jernbaneinfrastrukturen, noe som er en forutsetning for en effektiv og sikker jernbane. I den flerårige avtalen som er inngått mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, er det stilt konkrete krav til ferdigstillelse av dette arbeidet. Det er også satt krav til at Bane NOR rapporterer om bruken av vedlikeholdsmidler, samt om utviklingen i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Vedlikehold av jernbane deles inn i tre hovedkategorier; korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornying. Bane NOR er gitt operativ frihet innenfor de rammer som er redegjort for over, til å vurdere hvordan vedlikeholdsmidlene best kan anvendes for å nå de avtalte målene.

Beredskapen og responstiden for å utbedre feil som reduserer punktligheten, er avgjørende for å nå målene for opptid og regularitet. Av hensyn til togfremføringen prioriterer Bane NOR *korrektivt vedlikehold* for å rette vesentlige feil i infrastrukturen, dvs. feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens

og økt sårbarhet for driftsavbrudd etter ras og flom. Beredskapen er avgjørende for hvor raskt feil i infrastrukturen blir rettet for å få trafikken i gang igjen.

Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

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, skinnesliping, ballastsupplering mv.

Fornyning omfatter større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene, samt mindre tiltak som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Dette bidrar til å opprettholde og utvikle realverdiene og standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, og er avgjørende for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

Dokumentasjonen av infrastrukturen og kunnskap om anleggenes tilstand, er viktig for riktig prioritering av fornyingen. Anlegg fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje, og når det er rimeligere å skifte ut anleggene fremfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand, noe som påvirker driftsstabiliteten i anleggene. Bane NOR arbeider etter en langsiktig fornyingsplan som oppdateres med tilstandsutviklingen i infrastrukturen og tilpasses prioriteringen i statsbudsjettet.

I forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det foretatt vurderinger av hvordan behovet for fornying påvirkes av bl.a. økt trafikk, nye anlegg som tas i bruk, og et vanskeligere klima. Det ble anslått et gjennomsnittlig likevektsnivå for uendret etterslep på 3,5 mrd. 2020-kr. Før 2018 var likevektsnivået estimert til 2,3 mrd. 2020-kr. Det økte likevektsnivået skyldes i stor grad flere gamle anlegg som når sin levealder (særlig kontaktledningsanlegg som ble bygd ut på 1960-tallet), økte kostnader basert på erfaringstall de siste årene, og at behov til fornying av maskiner, stasjonsbygninger og jernbanein-

frastruktur på terminaler er bedre dokumentert enn tidligere. Beregningen av vedlikeholdsetterlepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Dette er en annen definisjon enn den som benyttes til å beregne etterslepet på veisiden.

Ved inngangen til 2019 ble etterslepet beregnet til om lag 18,8 mrd. 2019-kr. Etterslepet ved inngangen til 2020 er beregnet til 19,7 mrd. 2019-kr, som tilsvarer 20,2 mrd. 2020-kr. En fornying i 2020 på nivå med minimumskravet i avtalen med Bane NOR på 2,2 mrd. kr, medfører at etterslepet øker til om lag 21,5 mrd. kr i løpet av året.

ERTMS (European Rail Traffic Management System)

Det settes av 1 400 mill. kr til å videreføre ERTMS-prosjektet i henhold til fremdriftsplanen. Ved behandlingen av Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 406 S (2015–2016), ble det vedtatt en kostnadsramme på 30,3 mrd. kr, og en styringsramme på 26,5 mrd. kr. Prognosen for sluttkostnad er lik styringsrammen.

ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, trafikkstyring og utstyr om bord i tog. ERTMS-programmet følger fastsatte planer for kostnad, kvalitet og fremdrift.

Første utgave av nytt trafikkstyringssystem er planlagt satt i drift i 2020/2021. I 2020 legges det opp til å gjennomføre forberedende arbeider og telearbeider på Nordlandsbanen, Bergensbanen, Gjøvikbanen og Østfoldbanen, samt fullføre programvareutvikling for ombordutstyr og ombygging av testtog.

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene ved ombygging av tog. Dette er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd til denne ordningen utgiftsføres på post 74 Tilskudd til eksterne, jf. også forslag til romertallsvedtak om fullmakt til å opprette post uten bevilgning. Midlene dekkes gjennom omdisponering av deler av bevilgningen på post 71 eller post 73, jf. stikkordsfullmakt tilknyttet disse postene. Samferdselsdepartementet anslår per nå at behovet i 2020 vil være 38 mill. kr.

En oppdatert ERTMS-plan i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029 og tilhørende handlingsprogram, ble notifisert til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) i 2018 i tråd med forpliktelsene etter EØS-avtalen.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Det foreslås bevilget 1 602,9 mill. kr til planlegging av investeringer.

Bevilgningen går til videre planlegging av InterCity-utbyggingen, tiltak som sørger for en effektiv omlegging til ny rutemodell på Østlandet, nødvendige tiltak for å ta i bruk nytt togmateriell og tiltak som gir bedre betingelser for godstrafikken.

Prioriteringene innenfor foreslått planleggingsbudsjett i 2020 er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

For å legge til rette for mer sammenhengende planlegging av de nye store jernbaneprosjektene, foreslås dagens fullmakt om forpliktelser for fremtidige budsjettår på post 72 videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Det foreslås bevilget 11 569,7 mill. kr til rasjonell gjennomføring av alle pågående store jernbane-prosjekter i 2020, dvs. Follobanen; Venjar–Eidsvoll–Langset på IC Dovrebanen; Sandbukta–Moss–Såstad på IC Østfoldbanen; Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker på IC Vestfoldbanen og Arna–Fløen/Ulriken tunnel på Vossebanen. Det foreslås også oppstartbevilgning og kostnadsrammer for IC-prosjektet Kleverud–Sørli på Dovrebanen og delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Videre prioriteres mindre, men strategisk viktige programområdetiltak, som bl.a. er nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke dets kapasitet, ta i bruk nytt togmateriell, og gjøre togtransport mer attraktivt for passasjerer og godstransportører.

For investeringsprosjektene under 500 mill. kr foreslås en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 3 600 mill. kr, men slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Risiko ved gjennomføring av investeringsporteføljen

De viktigste risikoforholdene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2020 er:

- tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet til å gjennomføre prosjektene i et marked med mange oppdrag og stigende priser. Bane NOR vurderer situasjonen, kommuniserer med leverandørmarkedet og revurderer kontraktstrategier ved behov

- usikkerhet i budsjettbehov knyttet til prosjekter i oppstartsfasen
- fremdrift og kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder. For å komme frem til omforente løsninger er en vellykket dialog mellom utbygger og planmyndighetene viktig
- usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene. Bane NOR vil i denne sammenheng forbedre kartleggingen av grunnforhold på det tidlige stadiet av prosjektene.

Prioriteringene innenfor foreslått investeringsbudsjett i 2020 er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Tabell 5.24 viser de store pågående og nye prosjektene, med referanse til proposisjon for første fremlegg av kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme, prosjektoppstart, når de er planlagt tatt i bruk og gjeldende kostnadsramme. For de nye prosjektene viser forslag til kostnadsramme.

Tabell 5.24 Store jernbaneprosjekter

Strekning Prosjekt	Først fremlagt	Første kostnadsramme	Oppstart	Planlagt tatt i bruk	Mill. 2020-kr
					Siste kostnadsramme
ERTMS-prosjektet (post 71)	Prop. 126 S (2015–2016)	30 371	2016	2032	30 371
<i>Dovrebanen</i>					
Venjar–Eidsvoll–Langset	Prop. 13 S (2017–2018)	7 190	2018	2023	7 190
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	8 592	2020	2026	8 592
<i>Follobanen</i>					
Oslo–Ski	Prop. 97 S (2013–2014)	28 725	2014	2022	30 907
<i>Trønderbanen</i>					
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 192	2020	2024	2 192
<i>Vestfoldbanen</i>					
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	15 078	2019	2025	15 078
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	7 800	2019	2024	7 800
<i>Vossebanen</i>					
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 497	2014	2022	4 833
<i>Østfoldbanen</i>					
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	10 370	2018	2024	10 370

Nærmere om investeringsprogrammet

Samlet til planlegging (post 72) og utbygging (post 73) av ny jernbaneinfrastruktur, foreslås det bevilget 13 172,6 mill. kr.

Tabell 5.25 oppsummerer planleggings- og investeringsbudsjettet i 2020, med nærmere detaljer for de største prosjektene under hver av banestrekningene.

Tabell 5.25 Jernbaneinvesteringer 2020 – planlegging og utbygging

Prosjekt	Kostn. ramme	For-ventet slutt-kostn.	For-bruk t.o.m. 2019	Sum forslag 2020	Post 72 Planl. 2020	Post 73 Invest. 2020	Mill. 2020-kr	
							Post 73 Anslag 2021	Post 73 Rest etter 2021
<i>IC Dovrebanen:</i>								
Kleverud–Sørli ¹	8 592	7 286	412	190		190	725	5 959
Sørli–Åkersvika ²			344	170	170			
Venjar–Eidsvoll–Langset	7 190	6 854	1 562	1 341		1 341	1 313	2 638
Åkersvika–Brumunddal–Moelv ^{2,3}				194	42	152		
<i>Fellesprosjektet IC Ringeriksbanen/E16:</i>								
Sandvika–Hønefoss ²			1 376	528	528			
<i>IC Vestfoldbanen:</i>								
Drammen–Kobbervikdalen	15 078	13 094	1 133	956		956	2 114	8 891
Nykirke–Barkåker	7 800	6 759	710	790		790	1 297	3 962
Barkåker–Tønsberg	1 840	1 655	1 361	31	31		20	243
Tønsberg–Larvik ²				52	52			
<i>IC Østfoldbanen:</i>								
Haug–Seut–Sarpsborg ²				50	50			
Sandbukta–Moss–Såstad	10 370	12 289	2 313	1 857		1 857	2 367	5 752
<i>Hensetting InterCity</i>				169	126	43	179	
<i>Sum InterCity</i>				6 328	999	5 286		
<i>Follobanen:</i>								
Oslo–Ski	30 907	30 490	24 221	3 433		3 433	2 414	437
<i>Vossebanen:</i>								
Arna–Fløen (Ulriken tunnel)	4 833	4 607	2 516	598		598	483	1 010
Fløen–Bergen/Nygårdstangen godst. ²			706	26	26			
<i>Trønderbanen:</i>								
To tog i timen Melhus–Steinkjer ²				41	41			

Tabell 5.25 Jernbaneinvesteringer 2020 – planlegging og utbygging

Prosjekt	Kostn. ramme	For-ventet slutt-kostn.	For-bruk t.o.m. 2019	Sum forslag 2020	Mill. 2020-kr			
					Post 72 Planl. 2020	Post 73 Invest. 2020	Post 73 Anslag 2021	Post 73 Rest etter 2021
Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen ¹	2 192	1 958	115	100		100	450	1 293
Hensetting og plattformtiltak				92	5	87	206	
<i>Jærbanen</i>				31	26	5	40	
<i>Ny jernbanetunnel gjennom Oslo</i> ²				103	103			
Sum store prosjekter				10 752	1 200	9 552		
Kapasitetsøkende tiltak				761	72	689		
Ny rutemodell på Østlandet				392	145	247		
Mer gods på bane				448	72	376		
Stasjoner og knutepunkter				280	114	166		
Sikkerhet og miljø				379		379		
Tekniske tiltak				151		151		
Sum programområder				2 411	403	2 008		
Tilskudd til private sidespor (jf. post 74)				10		10		
Sum jernbaneinvesteringer				13 173	1 603	11 570		

¹ Jf. forslag til romertallsvedtak om oppstart og kostnadsramme.

² Prosjektet er ikke lagt frem for Stortinget med forslag om investeringsbeslutning. Det er derfor kun forslag og anslag om planmidler (post 72) som vises i denne tabellen. Se omtale av prosjektet nedenfor.

³ Forslag på 152 mill. kr på post 73 er anleggsbidrag til Nye Veier AS.

For å nå målene for investeringene i ny jernbaneinfrastruktur, må tiltakene ses i sammenheng og koordineres med endringer i rutemodeller og eventuelle anskaffelser av nye tog. Jernbanedirektoratet påser at alle tiltak koordineres, bl.a. gjennom avtalene med Bane NOR om planlegging og utbygging.

Store prosjekter

Det settes av 10,8 mrd. kr til planlegging og bygging av store jernbaneprosjekter i 2020. Av dette er 6,3 mrd. kr satt av til InterCity (IC)-prosjektene, hvorav 1 mrd. kr til planlegging og 5,3 mrd. kr til bygging. Målet med IC-utbyggingen er å legge til rette for forbedringer i togtilbudene, gjennom eksempelvis flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

IC Dovrebanen

Det settes av 1 934 mill. kr til IC-prosjektene på Dovrebanen, fordelt med 225 mill. kr til planlegging over post 72 og 1 709 mill. kr til bygging over post 73. Tiltakene på indre IC Dovrebanen ventes slutført i 2026, og legger da til rette for kortere reisetid og to tog i timen til Hamar hele dagen.

Planlegging IC Dovrebanen

Sørli-Åkersvika

Det settes av 170 mill. kr til å fullføre planleggingen av prosjektet, samt forberedende arbeider. Prosjektet er relativt komplisert, bl.a. ved at den nye jernbanen planlegges bygd over landbruksjord, gjennom tettbygde områder, og med kryssing av vernede våtmarksområder. Prosjektet omfatter også ny stasjon i Stange. Bane NOR job-

ber med reguleringsplan, med sikte på å fremme planforslaget mot slutten av 2019. I 2020 gjennomføres ekstern kvalitetssikring som grunnlag for investeringsbeslutning, samt forberedende arbeider og utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Det planlegges for at prosjektet ferdigstilles samtidig med Kleverud–Sørli i 2026. Dette legger opp til sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Åkersvika, slik at frekvensen mellom Oslo og Hamar kan økes til to tog i timen.

Øvrig planlegging

Det settes av 55 mill. kr til øvrig planlegging av Dovrebanen. Dette omfatter tiltak som øker henstillingskapasiteten både for dagens materiell og nytt materiell som skal fases inn frem mot tilbudsforbedringene som er planlagt fra 2026. Videre omfatter det planavklaringer for ytre IC (Åkersvika-Brumunddal-Moelv) i forbindelse med planlegging av dobbeltsporet videre fra Hamar til Lillehammer.

Utbygging IC Dovrebanen

Venjar–Eidsvoll–Langset

Det settes av 1 341 mill. kr til å videreføre hovedarbeidene i prosjektet, som omfatter utvidelse fra ett til to spor mellom Venjar og Eidsvoll, jernbaneteknikk på Eidsvoll stasjon, flere jernbanebruer, kulverter og 300 meter med løsmassetunnel, samt nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Langset. Strekningen er om lag 13 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen. Hovedarbeidene startet i 2018 og videreføres i 2020. Strekningen skal etter planen tas i bruk i desember 2023.

Kleverud–Sørli – forslag om oppstart og kostnadsramme

Det settes av 190 mill. kr til byggestart i 2020.

Prosjektet omfatter nær 16 km dobbeltspor fra Kleverud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru (1 070 meter) over Tangenvika, en 3 km lang tunnel mellom Kleverud og Espa, ny stasjon på Tangen, ny omformerstasjon på Jessnes og nytt Thales signalanlegg. Prosjektet planlegges ferdigstilt samtidig med Sørli–Åkersvika i 2026. Dette legger opp til sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Åkersvika, slik at frekvensen mellom Oslo og Hamar kan økes til to tog i timen.

Det planlegges tre totalentrepriser for underbygningskontraktene og to utførelsesentrepriser for jernbaneteknikk. For å kunne vurdere og ev.

utnytte synergier ved felles kontraktstrategi for dette prosjektet og neste parsell på IC Dovrebanen, Sørli–Åkersvika, legges det opp til at de to utførelsesentreprisene for Kleverud–Sørli, også inneholder en opsjon for Sørli–Åkersvika. Det samme gjelder underbygningskontrakten for Tangen stasjon–Sørli, der det også inkluderes en opsjon for strekningen fra Sørli til nye Stange stasjon.

Reguleringsplanen for Espa til Sørli ble vedtatt av kommunestyret i Stange i juni 2016. I 2020 planlegges det å gjennomføre forberedende arbeider for Tangenvika bru, samt kontrahering av entreprenør for denne og for Hestnes-tunnelen.

Prosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring i regi av Bane NOR sin ordning med kvalitetssikring. Den foreslåtte kostnadsrammen er i tråd med anbefalingene fra den eksterne kvalitetssikringen og Jernbanedirektoratet.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn at prosjektet starter opp i 2020, med en kostnadsramme på 8 592 mill. kr og en styringsramme på 7 286 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Brumunddal–Moelv (anleggsbidrag vei)

Det settes av 152 mill. kr til å dekke anleggsbidrag til Nye Veier AS. Det er inngått avtale med Nye Veier om at byggingen av veibrua på E6 sør for Brumunddal legger til rette for et fremtidig dobbeltspor på strekningen.

Hove hensetting

Det settes av 26 mill. kr til mulig byggestart av prosjektet i 2020, som omfatter ny sporplan for hensettingsområdet og tilrettelegging for servicefunksjoner. Prosjektet er inndelt i to faser, der fase 1 omfatter hensettingskapasitet for ti togsett og ivaretar de kortsiktige behovene. Fase 2 omfatter utvidelse av hensettingskapasiteten for ytterligere seks togsett. Det planlegges med at fase 1 av prosjektet går direkte over i fase 2 høsten 2022, med ferdigstilling ved årsskiftet 2023/2024.

Forventet sluttkostnad for begge faser er foreløpig estimert til rundt 500 mill. kr. Prosjektet er fortsatt under planlegging, og vurdering av prosjektet og kostnadsestimater vil pågå frem til og med første kvartal 2020. Dersom prosjektets ventede sluttkostnad overstiger 500 mill. kr, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med forslag om investeringsbeslutning og kostnadsramme for prosjektet før det ev. startes opp.

Planlegging IC Ringeriksbanen

Det settes av 528 mill. kr til videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgstet–Hønefoss.

Planleggingen og reguleringsplanarbeidet har avdekket risiko for at kostnaden for fellesprosjektet vil overskride gjeldende styringsmål for både vei- og jernbanedelen av prosjektet. Saken er til vurdering i Jernbanedirektoratet.

Fellesprosjektet består av hele Ringeriksbanen fra Jong vest for Sandvika til Hønefoss, og E16 på strekningen Høgstet–Hønefoss. Reguleringsplanarbeidet gjennomføres som et felles prosjekt med Statens vegvesen. Den nye jernbanen går i tunnel fra Jong til Sundvollen, med felles trasé for vei og bane over Kroksund og videre mot Hønefoss. Budsjettforslaget inkluderer hele fellesprosjektets planaktivitet, både for vei og bane. Fellesprosjektet skal gi kortere reisetid mellom Oslo, Hønefoss og Bergen.

IC Vestfoldbanen

Det settes av 1 906 mill. kr til IC-prosjektene på Vestfoldbanen, fordelt med 143 mill. kr til planlegging over post 72 og 1 763 mill. kr til bygging over post 73. Tiltakene mellom Larvik og Skien ferdigstilles i 2020/2021, mens tiltakene mellom Oslo og Tønsberg planlegges å være ferdige i 2024 og 2025. Det vil da bli mulig med kortere reisetid mellom Larvik og Skien, samt kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Tønsberg hele dagen.

Planlegging IC Vestfoldbanen

Midlene til planlegging vil brukes til tiltak som øker hensettingskapasiteten ved Drammen og Tønsberg, både for eksisterende og nytt materiell frem mot de planlagte tilbudsforbedringene fra 2025. Forslaget omfatter også planlegging av nytt signalanlegg på strekningen Barkåker–Tønsberg, i tillegg til planavklaringer for ytre IC (Tønsberg–Larvik) i forbindelse med planlegging av dobbeltspor til Skien.

Utbygging IC Vestfoldbanen

Drammen–Kobbervikdalen

Det settes av 956 mill. kr til hovedarbeider i prosjektet, som omfatter 9 km nytt dobbeltspor på strekningen, ombygging av Drammen stasjon, samt 2 km dobbeltspor til Gulskogen stasjon, som

også utvides og bygges om. Sammen med dobbeltsporstrekningen Nykirke–Barkåker, vil dette gi sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Tønsberg, som gjør det mulig med kjøretid på om lag én time mellom Oslo og Tønsberg samt togavganger hvert kvarter, når prosjektet etter planen står ferdig i 2025.

Høsten 2019 fullføres kontrahering av entreprenører og forarbeider til de store hovedarbeidene, som er planlagt startet opp ved årsskiftet 2019/2020.

Nykirke–Barkåker

Det settes av 790 mill. kr til hovedarbeidene i prosjektet, som omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon ved Skoppum vest. Prosjektet skal etter planen stå ferdig i 2024.

I 2019 arbeides det med å få på plass avtale med entreprenør, samt arkeologiske utgravninger og andre forberedende arbeider til hovedarbeidene, som er planlagt startet opp senhøsten 2019.

IC Østfoldbanen

Det settes av 1 960 mill. kr til IC-prosjektene på Østfoldbanen, fordelt med 103 mill. kr til planlegging over post 72 og 1 857 mill. kr til bygging over post 73. Tiltakene skal gi kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Sarpsborg hele dagen.

Planlegging IC Østfoldbanen

Haug–Seut–Sarpsborg

Det settes av 50 mill. kr til å ferdigstille pågående arbeid med kommunedelplan og til å vurdere alternative utbyggingsmuligheter på strekningen. Bane NOR venter vesentlig høyere kostnader for prosjektet i dets nåværende form, enn det som ligger til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette skyldes i stor grad kompliserte løsninger i tettbebygde område og i byer, samt at planleggingen har avdekket svært krevende grunnforhold. Det er ikke aktuelt å gå videre med prosjektet i dets nåværende form. Prosjektet omfatter nå 16 km nytt dobbeltspor mellom Haug i Råde og Seut like utenfor Fredrikstad, og bl.a. ny stasjon med to spor ved Råde, der stasjonen må flyttes for å rette ut traséen. Videre omfatter det 18 km nytt dobbeltspor fra Seut til Sarpsborg, via ny Fredrikstad stasjon på Grønli. Det vil bli gjennomført en uavhengig gjennomgang av kostnadsøkningen i prosjektet.

Øvrig planlegging

Det er for øvrig satt av 53 mill. kr til planlegging av tiltak som øker hensettingskapasiteten mellom Fredrikstad og Sarpsborg, samt syd for Moss, både for eksisterende og nytt materiell som skal fases inn frem mot de planlagte tilbudsforbedringene på Østfoldbanen.

Utbygging IC Østfoldbanen

Sandbukta–Moss–Såstad

Det settes av 1 857 mill. kr til hovedarbeider i prosjektet, som omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor og ny stasjon på Moss, plassert sør for dagens stasjon. Hovedarbeidene skal etter planen starte opp høsten 2019, med sikte på at de nye dobbeltsporene kan tas i bruk i desember 2024.

Det er risiko for at kostnadsrammen for prosjektet overskrides. Dette er som følge av at kostnadsnivået i entreprenørmarkedet er høyere enn tidligere antatt, samt at det er avdekket mer krevende grunnforhold og påfølgende behov for mer kompliserte løsninger enn forutsatt ved fastsettelsen av gjeldende kostnadsramme. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til Stortinget på egnet måte når dette er avklart.

Follobanen

Det settes av 3 433 mill. kr til videre utbygging av Follobanen.

Den ventede sluttkostnaden for prosjektet har økt ut over kostnadsrammen. Dette skyldes i hovedsak hevingen av to totalkontrakter med den konkursrammede entreprenøren Condotte i 2018, samt at det underveis i prosjektet er avdekket vesentlig dårligere grunnforhold enn forutsatt da gjeldende kostnadsramme ble fastsatt av Stortinget. Kostnadsrammen foreslås derfor økt til 30 907 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette medfører at ferdigstillingen av Follobanen blir desember 2022.

Samferdselsdepartementet vil sette i gang en evaluering av Follobane-prosjektet, for å hente erfaringer som kan legges til grunn i beslutningsgrunnlaget for fremtidige store jernbaneprosjekter.

Det ferdige prosjektet vil halvere reisetiden på strekningen Oslo–Ski og gir økt kapasitet mellom Oslo og Østfold.

Arbeidene med innføringen til Oslo S og utbygging av Ski stasjon er de mest tidskritiske

delene av prosjektet og utgjør den største risikoen for fremdriften. Bane NOR følger opp status og iverksetter nødvendige tiltak fortløpende. De jernbanetekniske arbeidene for innføringen til Oslo S pågår frem til våren 2022. Tunneldrivingen med tunnelboremaskiner ble avsluttet i februar 2019. Underbygningsarbeidene vil ferdigstilles i 2019, og jernbanetekniske arbeider vil deretter pågå frem til ferdigstillingen av tunnelen i 2021. Det pågår også underbygningsarbeider og hovedarbeider for Ski stasjon, som er planlagt ferdigstilt sommeren 2022.

Planlagte tilbudsforbedringer etter ferdigstilling av Follobanen medfører behov for økt strømforsyning i Oslo-området. I 2020 skal det også arbeides med å finne løsninger for dette.

Vossebanen

Det settes av 624 mill. kr til prosjektene på strekningen Arna-Bergen, fordelt med 26 mill. kr til videre planlegging over post 72 og 598 mill. kr til bygging over post 73. Tiltakene gir økt kapasitet og mulighet for økt frekvens for lokaltogene i Bergen.

Planlegging av fellesprosjektet E16/Bergensbanen Arna–Stanghelle pågår, og finansieres over Statens vegvesen sitt budsjett, jf. omtale under programkategori 21.30 Veiformål.

Planlegging Vossebanen

Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal

Det settes av 26 mill. kr til å videreføre planleggingsarbeidet, samt gjennomføre forberedende arbeider for å sikre fremdrift og ivareta grensesnitt mot utbyggingen av Bybanen. Det planlegges at prosjektet skal stå ferdig i 2024.

Prosjektet omfatter 1,3 km nytt dobbeltspor fra Fløen til Bergen stasjon, og oppgradering av dagens spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, herunder nytt signal- og sikringsanlegg. Nygårdstangen godsterminal planlegges modernisert, og skal øke kapasiteten på strekningen. Ved utbygging av Bybanen er det behov for å friggi Mindemyren godsterminal.

Bane NOR har funnet en midlertidig løsning på Nygårdstangen i 2020 og 2021. Etter 2021 må det være en annen midlertidig løsning fordi arbeidene med ombygging av Nygårdstangen da er i gang. Bane NOR skal utrede aktuelle alternativer videre i 2020.

Utbygging Vossebanen

Arna–Fløen (Ulriken tunnel)

Det settes av 598 mill. kr til å videreføre prosjektet. Midlene skal benyttes til arbeidet i den nye tunnelen, samt jernbanetekniske arbeider ved Arna stasjon. Videre påbegynnes prosjektering av elektronisk signal- og sikringsanlegg. Arbeidene koordineres med Bybaneprosjektet der det er nødvendig. Prosjektet er planlagt å være ferdig innen 2022.

Prosjektet omfatter et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken, ombygging av spor og stasjon i Arna, inkludert med kulvert under stasjonsområdet rustet mot 200-års flom i Storelva, samt nye bruer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømning og brannsikkerhet. Prosjektet har en total lengde på 10,6 km, og om lag 8 km er i den nye tunnelen. Tunnelene utrustes også for forbedret mobil- og internettdekning for de reisende.

Trønder- og Meråkerbanen

Det settes av 233 mill. kr til utvikling av Trønder- og Meråkerbanen, fordelt med 46 mill. kr til planlegging over post 72 og 197 mill. kr til bygging over post 73.

Planlegging Trønderbanen

Det settes av 41 mill. kr til å videreføre planleggingen av tiltak for å oppnå to tog i timen på strekningen Melhus–Steinkjer. Dette omfatter vendespor, kryssingsspor, funksjonelt dobbeltspor på strekningen mellom Marienborg og Lademoen, samt noen andre mindre tiltak.

Det er videre satt av 5 mill. kr til planlegging av hensetting- og plattformtiltak for å kunne ta imot nye tog på Trønderbanen.

Utbygging Trønder- og Meråkerbanen

Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen – forslag om oppstart og kostnadsramme

Det settes av 100 mill. kr til oppstart av prosjektet i 2020.

Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell, og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Trønderbanen). Elektrifisering innebærer innstallering av et jernbaneteknisk anlegg for bane-strømforsyning, med master og fundamenter, kjø-

reledning, transformatorer, høyspentlinjer og omformerstasjon. Det er videre nødvendig å foreta mindre tilpasninger i eksisterende sikringsanlegg, profilutvidelser i tunneler og under bruer som krysser jernbanen.

Prosjektet skal tilkobles eksisterende elektrisk jernbane sør for Trondheim, og vil gi sammenhengende elektrisk jernbane rundt Trondheim og til/fra utlandet over Storlien i Sverige. Prosjektet legger til rette for mer effektiv fremføring av person- og godstog, og mer effektiv og fleksibel togtrafikk. Elektriske tog gir mindre støy enn dieseltog, og har ikke direkte utslipp av partikler og klimagasser. Anlegget får kapasitet tilpasset anslått trafikkutvikling frem mot 2040, og dimensjoneres for hastigheter opp til 160 km/t. Prosjektet planlegges klart til bruk ved utgangen av 2024.

I 2017 ble det gjennomført ekstern kvalitets-sikring for et prosjekt med full elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen, slik dette er omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029. På grunn av stor økning i kostnadsestimatet ved full elektrifisering i forhold til det som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan, ble Jernbanedirektoratet bedt om å se på kostnadsreducerende tiltak og muligheten for en delvis elektrifisering. Bane NOR har deretter på oppdrag fra Jernbanedirektoratet utarbeidet forslag til kostnadsramme og styringsramme for en slik delelektrifisering. Omfanget er redusert og tilpasset en delvis utbygging. Prosjektets egenskaper for øvrig er de samme som ble lagt til grunn i den opprinnelige kvalitets-sikringen fra 2017. Bane NOR har gjennom sin egen ordning for ekstern kvalitetssikring engasjert en ekstern rådgiver til å gjennomføre en revurdert usikkerhetsanalyse av kostnadsanslaget.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn at prosjektet starter opp i 2020, med en kostnadsramme på 2 192 mill. kr og en styringsramme på 1 958 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Hensetting og plattformer for nye tog

Det settes av 87 mill. kr til bygging av hensetting og plattformtiltak, som er nødvendige for å kunne ta imot nye tog på Trønderbanen, Meråkerbanen og deler av Rørosbanen, der dagens tog har nådd sin tekniske levealder og må byttes ut. I alt skal det leveres 14 nye togsett. Første togsett leveres i 2021, og deretter leveres ett togsett hver fjerde uke.

Jærbanen

Det settes av 31 mill. kr for å legge til rette for videreutvikling av dagens togtilbud på Jærbanen. Av dette er 21 mill. kr satt av til planlegging og avklaringer på kommunedelplannivå for mulig dobbeltspor Sandnes-Nærbø, mens 10 mill. kr er satt av til å fullføre planleggingen og starte byggingen av vendespor på Ganddal. Vendespoet planlegges å være ferdig i 2021.

Ny jernbanetunnel gjennom Oslo

Det settes av 103 mill. kr over post 72 til videre planlegging. Dagens tunnel har i over ti år hatt for lav kapasitet, og er en sårbar del av jernbanenetet, der det ofte oppstår forsinkelser. Samferdselsdepartementet besluttet i 2018 å legge det såkalte K4-alternativet til grunn for den videre utviklingen av de statlige jernbanetiltakene. Dette alternativet innebærer bygging av både ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker, samt ny T-bane mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø. Økt jernbanekapasitet gjør det mulig med flere avganger i lokal- og regiontogtrafikken.

Programområder

Det settes av til sammen 2 411 mill. kr til mindre, men strategisk viktige, prosjekter under programområdene i 2020, fordelt med 403 mill. kr til planlegging over post 72 og 2 008 mill. kr til bygging over post 73. Programområdene omfatter grupper av tiltak for å oppnå ulike effektmål, bl.a. sikkerhet og miljø, effektiv omlegging til ny rutemodell på Østlandet, nødvendige tiltak for å fase inn nytt togmateriell og tiltak som gir bedre betingelser for godstrafikken.

Kapasitetsøkende tiltak

Det settes av 761 mill. kr til tiltak som er nødvendige for å ta i bruk nytt togmateriell, skape en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet.

Avsetningen omfatter 72 mill. kr til planlegging (post 72) av:

- hensettingsanlegg på Kongsvingerbanen, Kvalleberg (Jærbanen) og Ski (Østfoldbanen)
- plattformforlengelser på Gjøvikbanen.

Det er videre satt av 689 mill. kr til utbygging (post 73) av:

- hensettingsanlegg på Gjøvik og Jaren (Gjøvikbanen), Ski (Østfoldbanen) og Kongsberg (Sørlandsbanen)
- plattformforlengelser på Vossebanen
- nytt kontaktledningsanlegg på strekningen Sira-Krossen (Sørlandsbanen/Jærbanen)
- tiltak på Skarnes stasjon (Kongsvingerbanen)
- elektrifisering til Notodden kollektivterminal (fullføres i 2020)
- kryssingsspor på Reinsvoll (Gjøvikbanen)
- mobile statiske omformere.

Mer gods på bane

Det settes av 448 mill. kr for å bedre vilkårene for godstransport på jernbanen. Det er i tillegg etablert en egen midlertidig tilskuddsordning for å flytte mer godstransport over på jernbane, jf. omtale under post 75.

Avsetningen omfatter 72 mill. kr til planlegging over post 72 av:

- planfri kryssing på Gol stasjon (Bergensbanen)
- kryssingsspor på Bodung og Galterud (Kongsvingerbanen), Bøn, inkl. sanering av planovergang, og Jessheim (Hovedbanen), Kirkenær (Solørbanen), Løten (Rørosbanen), Sandermosen (Gjøvikbanen)
- sporarbeider på Bodø stasjon (Nordlandsbanen).

Det er videre satt av 376 mill. kr til utbygging over post 73 av:

- planovergangstiltak på Sæterstøa og Sander (Kongsvingerbanen)
- Alnabru godsterminal (fase 1)
- kryssingsspor på Bolstadøyri (Vossebanen) og Ler (Dovrebanen)
- sportiltak i Trondheim.

Ny rutemodell Østlandet

Det settes av 392 mill. kr for å legge til rette for en effektiv omlegging til ny rutemodell på Østlandet. Dette omfatter tiltak for å ivareta dagens kapasitet på lokaltogene i Oslo, samt tiltak for flere togavganger og et mer oversiktlig togtilbud.

Avsetningen omfatter 145 mill. kr planlegging over post 72 og 247 mill. kr til utbygging over post 73, av bl.a.

- plattformforlengelser på linjene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski
- stasjonstiltak på Kolbotn (Østfoldbanen) og Nittedal (Gjøvikbanen)

- planskilt avgreining til Østfoldbanens Østre linje
- retningsdrift Brynsbakken (inkl. anleggsbidrag til Statens vegvesen)
- vendespor ved Asker (Drammenbanen)
- ventespor ved Grorud (Hovedbanen).

Stasjoner og knutepunkter

Det settes av 280 mill. kr for å bedre kapasiteten, tilgjengeligheten og sikkerheten på togstasjoner. Stasjoner med flest av- og påstigninger er prioritert.

Avsetningen omfatter 114 mill. kr til planlegging over post 72 av:

- oppgradering av Grorud stasjon (Hovedbanen)
- tiltak for bedre tilgjengelighet eller universell utforming på stasjonene Oslo S, Nationaltheatret, Skøyen og Asker
- tiltak i inngåtte byvekstavtaler i Trondheim og Nord-Jæren.

Det er videre satt av 116 mill. kr til utbygging over post 73 av:

- tiltak på Gardermoen (fase 2) og Sørumsand stasjoner
- tiltak for bedre kundeinformasjon.

Det er i tråd med regjeringens partienes bompengavtale satt av totalt 50 mill. kr til å bygge flere sykkelhoteller eller andre former for sykkelparkering i tilknytning til togstasjoner. Et sykkelhotell er en avlåst sykkelparkering under tak, plassert på stasjonsområdet og med forhøyet sikkerhet i form av bl.a. videoovervåking.

Sikkerhet og miljø

Det settes av 379 mill. kr til utbygging over post 73 av tiltak for å opprettholde eller forbedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur. Dette omfatter tiltak for sikring og sanering av planoverganger, rassikring, tunnelsikkerhet, teknisk trafikkikkerhet og miljøtiltak.

Hvilke konkrete tiltak som vil bli gjennomført i 2020, er avhengig av Bane NORs risikovurderinger. Basert på en samlet vurdering av risikobildet, prioriterer og gjennomfører foretaket de tiltak som forventes å gi best måloppnåelse for å forebygge ulykker på planoverganger, forhindre avsporing og sammenstøt mellom tog mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.

Tekniske tiltak

Det settes av 151 mill. kr til utbygging over post 73 av tiltak på jernbanens nett for tele- og datakommunikasjon.

En stadig økende etterspørsel etter informasjonsoverføring til ulike formål i jernbaneinfrastrukturen skaper behov for økt kapasitet og tilgjengelighet, som ikke kan innfris av eksisterende systemer. Tiltakene som gjennomføres skal bidra til å sikre at systemene er tilgjengelige, med tilstrekkelig kapasitet og funksjonalitet, og med mindre sårbarhet for ytre påvirkninger. Dette bidrar også positivt til jernbanetraffikkens driftsstabilitet og robusthet.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Det foreslås bevilget 88 mill. kr til den midlertidige støtteordningen. Ordningen er opprettet for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane, jf. omtale i Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*, jf. Innst. 391 S (2018–2019).

Støtteordningen skal gjelde i inntil tre år, og er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen mot veitransport er sterkest. Støttebeløpet utbetales til togselskapene basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. EFTAs overvåkningsorgan (ESA) har vurdert ordningen og funnet at den er forenlig med statsstøttereglene i EØS-avtalen.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Diverse inntekter	114 073	98 600	3 800
	Sum kap. 4352	114 073	98 600	3 800

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 3,8 mill. kr i 2020. Om lag 1 mill. kr av inntektene gjelder Norsk jernbanemuseum (billettinntekter, souvenirer mv.), mens de resterende 2,8 mill. kr gjelder kursavgifter til lokførerutdanningen ved Norsk fagskole for lokomotivførere.

Reduksjonen i inntekter fra 2019 til 2020 skyldes delingen av Norsk jernbaneskole fra 1. januar 2019, der den delen som ble overført til Bane NOR SF, i all hovedsak er brukerfinansiert.

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

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	73 290	73 500	74 800
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	19 859	20 600	21 100
	Sum kap. 1354	93 149	94 100	95 900

Det foreslås bevilget 95,9 mill. kr til Statens jernbanetilsyn i 2020, som innebærer en videreføring av aktivitetsnivået i 2019.

Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporvei og forstadsbane, tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Etaten er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen, samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Etaten fører tilsyn med om lag 30 jernbanevirksomheter, om lag 380 taubanevirksomheter og om lag 330 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

På jernbaneområdet skal Statens jernbanetilsyn være en pådriver og et kontrollorgan for en sikker og hensiktsmessig jernbane, og for øvrig se til at virksomhet underlagt jernbanelovgivningen utøves til det beste for miljøet, de reisende,

jernbanens personale og publikum. Jernbanetilsynets oppgaver omfatter tilsyn med sikring av jernbanen mot tilsiktede uønskede handlinger. Dette omfatter terror og sabotasje, samt IKT-sikkerhet, og er et viktig bidrag til samfunnssikkerheten og beredskapen i jernbanesektoren. Gjennom deltakelse i ekspertgrupper, komitéer og EUs jernbanebyrå (ERA), deltar tilsynet i utviklingen av felleseuropeiske regler for sikkerhetsstyring, samtrafikk og markedsovervåking på jernbane.

Som overvåker av jernbanemarkedet skal Statens jernbanetilsyn påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår. EU/EØS-landenes markedsovervåkingsorganer på jernbane har nå en styrket og mer uavhengig stilling enn tidligere. Etaten behandler klager fra aktører som bl.a. mener de er urettferdig behandlet eller forskjellsbehandlet i jernbanemarkedene. For å holde oversikt over markedene og for å påse at regelverket etterleves,

innhenter etaten fortløpende markedsinformasjon, og følger opp funn. Bane NOR SF, jernbaneforetak, drivere av terminaler, stasjoner, vedlikeholdsanlegg og kjøpere av offentlig betalt transport med flere er underlagt regelverket for konkurranse i jernbanemarkedet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner, og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Informasjon og veiledning om regelverket er en viktig del av tilsynets arbeid.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 74,8 mill. kr til tilsynet med jernbane, trikk og t-bane.

Statens jernbanetilsyn vil i 2020 bl.a. prioritere arbeidet som markedsovervåker, der de viktigste aktivitetene vil være:

- tilsynsaktiviteter tilpasset et jernbanemarked med flere aktører, og med særlig vekt på sikring, beredskap og IKT-sårbarhet
- oppfølging av ev. innføring av EUs fjerde jernbanepakke.

Andre prioriteringer i 2020 vil være:

- veiledning og tilsyn hos jernbanevirksomhetene knyttet til sikringsforskriften
- videre integrering av Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren, og de prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner, i grunnlaget for tilsynsvirksomheten
- videre oppfølging av avdekkede svakheter i sikkerhetsstyringssystemene innen beredskap og leverandørstyring hos en del av selskapene de siste årene.

Dersom fjerde jernbanepakke tas inn i EØS-avtalen, vil det kreve oppfølging fra Statens jernbanetilsyn, bl.a. med harmonisering av regelverk og søknadsprosesser knyttet til eventuell utvidet rolle for EUs jernbanebyrå (ERA).

De nye rammebetingelsene i jernbanesektoren krever informasjon og veiledning til bransjen, noe Statens jernbanetilsyn vil prioritere i 2020.

For å sikre et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse, vil Statens jernbanetilsyn i 2020 fortsatt prioritere å informere og veilede aktørene i bransjen om regelverket og reguleringen av jernbanemarkedet, endringer som er innført og ev. vil komme, klagemulighetene og tilsynets rolle. Etaten vil videre følge opp at regler om infrastrukturavgifter og avgifter for bruk av serviceanlegg er kjent og etterleves.

Statens jernbanetilsyn vil også bidra til at alle jernbaneforetak får tilgang til spor og jernbanelaterte tjenester på ikke-diskriminerende vilkår.

Tilsynet følger opp konkurranseutsetting av persontransport og utviklingen i jernbanemarkedet generelt. Klager fra aktørene skal behandles fortløpende, og det er et mål å redusere tiden det tar å behandle klager.

Statens jernbanetilsyns deltakelse i det europeiske samarbeidet, både innen regelverksutvikling, felles saksbehandling og prinsipper for markedsovervåking, prioriteres også i 2020.

Post 21 Spesielle driftsutgifter, tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det foreslås bevilget 21,1 mill. kr til tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Av dette er 15,2 mill. kr finansiert med gebyrer, jf. kap. 4354, post 01.

Tilsynet med virksomheter med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger gjennomføres i tråd med prinsippene i taubaneloven og tivoli-
loven.

I 2018 ble det tatt i bruk en ny IT-løsning for mer effektiv og bedre saksbehandling og fakturering. I løpet av 2019 blir det også tatt i bruk en tilsynsmodul, som vil lette planlegging, gjennomføring og oppfølging av tilsyn. Statens jernbanetilsyn vil i 2020 jobbe videre med å redusere saksbehandlingstiden for driftstillatelser.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 013	14 700	15 200
	Sum kap. 4354	15 013	14 700	15 200

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det budsjetteres med 15,2 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

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

Kap. 1357 Mantena AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
72	Tilskudd til pensjonsforpliktelser, <i>kan overføres</i>		390 400	109 100
	Sum kap. 1357		390 400	109 100

Post 72 Tilskudd til pensjonsforpliktelser

Det foreslås bevilget 109,1 mill. kr i tilskudd til overgangsordningen i Mantena AS for eldre ansatte som ikke får videreført sitt medlemskap i Statens pensjonskasse.

Ved behandlingen av Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017*, jf. Innst. 401 S (2016–2017) ga Stortinget Samferdselsdepartementet fullmakt til å

etablere en overgangsordning for eldre ansatte i Mantena som ikke får videreført medlemskapet i Statens pensjonskasse, med en samlet tilskuddsramme på 349,8 mill. kr. Utbetaling i det enkelte år er avhengig av hvor mange ansatte som faktisk går av med pensjon. Samferdselsdepartementet vil få gjennomført en uavhengig kvalitetssikring av forutsetninger og beregninger for endelig tilskuddsbeløp.

Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
85	Utbytte	315 000	225 000	185 000
	Sum kap. 5611	315 000	225 000	185 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Vygruppen AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konserno-

verskuddet etter skatt. I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra Vygruppen AS på 185 mill. kr.

Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1360	Kystverket	2 410 575	2 613 600	2 532 800	-3,1
1361	Samfunnet Jan Mayen	53 480	59 700	55 500	-7,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 300	27 300	27 300	0,0
	Sum kategori 21.60	2 491 355	2 700 600	2 615 600	-3,1

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4360	Kystverket	23 766	12 300	12 700	3,3
4361	Samfunnet Jan Mayen	6 891	6 100	6 300	3,3
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	841 853	798 000	814 500	2,1
	Sum kategori 21.60	872 510	816 400	833 500	2,1

Målene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Innenfor sjøtransporten vil regjeringen legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer, samt en god beredskap mot akutt forurensing. Regjeringen vil opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten og bidra til å utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn, styrke samspillet mellom dem og til å ta i bruk ny og moderne teknologi, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse.

Samferdselsdepartementets virkemidler innenfor kystforvaltningen omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø, forvaltningsansvaret for driften av

samfunnet Jan Mayen og tilskuddsordninger rettet mot havnesektoren.

Til kystforvaltning foreslås i alt 2 615,6 mill. kr. Av dette gjelder 2 532,8 mill. kr Kystverket. Det budsjetteres med 814,5 mill. kr i sektoravgifter.

Til samfunnet Jan Mayen foreslås det bevilget 55,5 mill. kr.

Til Senter for oljevern og marint miljø foreslås det bevilget 27,3 mill. kr.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Hoveddelen av befolkningen og næringsvirksomheten i Norge er lokalisert langs kysten, og sjøveien er avgjørende som ferdselsåre både for gods og personer. Ferjer og hurtigbåter er en sentral

del av transportsystemet, og bidrar til god mobilitet langs hele kysten.

Den maritime aktiviteten i norske farvann er omfattende og variert. Omfanget av både gods- og persontransport har økt over tid, og dette gjenspeiles i økning i skipstrafikken. Internasjonal handel er viktig for norsk økonomi, og sjøtransport er den dominerende transportformen for gods inn og ut av Norge. Målt i tonn blir over 80 pst. av samlet godsmengde i utenrikshandelen fraktet på sjø. Utenrikstransporten omfatter i stor grad transport av store volumer over lange avstander, gjerne med bulklast som f.eks. petroleumsprodukter og mineraler. Innenriks står sjøtransporten for om lag halvparten av godstransporten.

Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personskader sammenlignet med andre transportformer. Ved høy kapasitetsutnyttelse har godstransport på sjø over lange avstander relativt lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp. Stadig flere av ferjene utstyres med lav- og nullutslippsteknologi, og slik teknologi er også under uttesting på andre fartøystyper.

Regjeringen har de siste årene etablert nye tilskuddsordninger for å stimulere til mer effektiv sjøtransport. Tilskuddsordningen til havnesamarbeid skal bidra til mer effektive havner. Ordningen for tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø ble innført i 2017. I 2019 ble det opprettet en ny tilskuddsordning for effektive og miljøvennlige havner som gjennom tiltak i havn skal bidra til å øke effektiviteten i logistikkjeden. Effektiv drift og forvaltning av havnene vil kunne legge til rette for å overføre gods fra vei til sjø, men det er markedssaktørene, herunder vareeiere og transportører, som velger den transportformen som er best tilpasset egne behov.

En samfunnsutvikling med økt interesse for sjøarealene gir nye utfordringer knyttet til fremkommelighet og sikkerhet for sjøtransporten. Frem til nå har kystforvaltningen særlig vært opptatt av kystnære farvann, men en utvikling som gjør det mulig med økt utnyttelse av arealene til havs, utvider dette perspektivet til også å omfatte ferdsel i havrommet. Den teknologiske utviklingen gir nye muligheter innen kystforvaltningen og sjøsikkerhetsarbeidet, samtidig som det stiller Kystverket overfor nye utfordringer og krav til omstilling.

Utviklingen av autonome fartøyer med lav- eller nullutslippsteknologi kan redusere sjøtransportens miljøpåvirkning, bidra til økt sjøsikkerhet samt gjøre sjøtransport konkurransedyktig på nye områder. Samtidig kan utviklingen av autonome

fartøyer kreve videreutvikling av statlige sjøsikkerhetstjenester og regelverk. For å ha tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for regelverks- og tjenesteutviklingen, og for å kunne gi råd om bruk av ny teknologi, samarbeider Kystverket med norsk industri og forskningsmiljøer om bl.a. FoU-aktiviteter og uttesting av nye løsninger.

Kystverket har ansvaret for forebyggende sjøsikkerhetstiltak som navigasjonsinfrastruktur, farledstiltak, lostjenesten og sjøtrafikksentraltjenesten. Tiltakene bidrar til forutsigbar og sikker seilas og reduserer risikoen for alvorlige hendelser.

Kystverkets navigasjonsinfrastruktur omfatter nær 22 000 navigasjonsinnretninger som fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvarere. Tilgjengeligheten (oppetid) til navigasjonsinnretningene er høy. For å opprettholde navigasjonsinfrastrukturens funksjon, må det utføres jevnlig vedlikehold. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt opp til at vesentlige deler av vedlikeholdsetterslepet langs kysten dekkes inn i løpet av planperioden, og ressursinnsatsen til vedlikehold og modernisering av infrastrukturen har økt de senere årene.

Både de forebyggende sjøsikkerhetstiltakene og den statlige beredskapen mot akutt forurensing er dimensjonert med utgangspunkt i dagens trafikkbilde og risiko. En forventet økning i sjøtransporten i årene fremover kan få betydning for dimensjoneringen og hvilke tiltak som prioriteres.

Klimaendringene krever endret standard på nyanlegg og kan bidra til å øke kostnadene til planlegging, etablering, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur på lengre sikt. Dette følges opp i planprosessene og ved prosjektering bl.a. gjennom å oppdatere dimensjonering.

Kystverket har det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensing og for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem. Med økt maritim aktivitet i nordområdene kan det være behov for å utvikle nye metoder for å identifisere og bekjempe oljeforurensing i islagte farvann. På dette området samarbeider Kystverket med Senter for oljevern og marint miljø, som skal bidra til vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap om oljevern. Nye metoder kan medføre økt behov for opplæring og gjennomføring av øvelser. I tillegg er samarbeid med andre land om oljevernberedskap i Arktis viktig.

Økt trafikk og større fartøyer krever større manøvreringsrom og behov for å utdype og utvide farleder og havneområder for å ivareta sjøsikkerheten. Når tiltak gjennomføres, utfører Kystverket

en rekke miljømudringsprosjekter som fjerner forurensede masser og sikrer disse i godkjente deponier. Kystverket er i gang med et testprogram som skal se på hvordan trykkbølger fra sprenging av sjøbunn påvirker miljøet og undersøke effekten av avbøtende tiltak. Gjennom dette arbeidet er målet å få ny og faktabasert kunnskap på hvordan sprenging i sjø bør planlegges og gjennomføres for å få en minst mulig negativ effekt på naturmiljøet.

Norsk tilstedeværelse på Jan Mayen opprettholdes. Beliggenheten gjør øya godt egnet for referansestasjoner for satellittbaserte navigasjonssystemer, slik som EGNOS og Galileo. Bygningsmassen på øya er av eldre dato, og arbeidet med prosjektering av nytt hovedbygg avsluttes i 2019.

Resultatrapport 2018

Fremkommelighet

Et lovutvalg la i mars 2018 frem en utredning med forslag til ny havne- og farvannslov, NOU 2018: 4 *Sjøveien videre*. Formålet var et mer brukervennlig og tidsriktig regelverk for å bedre sikkerheten til sjøs og legge til rette for en mer effektiv og miljøvennlig sjøtransport. Stortinget vedtok ny lov våren 2019, jf. Prop. 86 L (2018–2019) *Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)* og Innst. 301 L (2018–2019). Den nye loven vil tre i kraft 1. januar 2020.

Analyser og utredninger av godstransporten generelt, og sjøtransport og havnene spesielt, har gitt et bedre faglig grunnlag for å utvikle virkemidler og tiltak for mer effektiv godstransport. Kystverket utarbeidet i 2018 bl.a. et faglig grunnlag til ny nærskipfartsstrategi og havneplan.

I 2018 ble seks investeringsprosjekter avsluttet eller nærmet seg sluttføring:

- Innseiling Tromsø i Tromsø kommune, Troms. Prosjektet omfattet utdyping av innseilingen og etablering av en rekke nye navigasjonsinstallasjoner. Seilingsdistansen er redusert for større fartøy som ankommer fra sør. Utbedringene i leden har ført til redusert ulykkesrisiko, økt regularitet, redusert drivstofforbruk og kortere seilingstid med tilhørende positive effekter på miljø, natur og økonomi.
- Gjennomseiling Grøtøyleden i Steigen kommune, Nordland. Prosjektet omfattet utdyping og utretting av leden, samt nye navigasjonsinstallasjoner. Større manøvreringsrom, færre kursendringer og tydeligere merking gir redusert risiko for grunnstøtinger og andre ulykker.

- Innseiling Florø Nekkøya, Flora kommune, Sogn og Fjordane. Prosjektet omfattet utdyping av to grunner, samt etablering av ny navigasjonsinstallasjon. Utbedringen har ført til forbedret fremkommelighet og redusert risiko for grunnstøtinger og kollisjoner.
- Hovden fiskerihavn i Bø kommune, Nordland. Prosjektet omfattet utdyping av innseilingen til havnen og havnebassenget, og har økt sikkerheten i innseilingen og redusert risiko for grunnstøtinger. Havna har blitt tilgjengelig for større båter, og ventetiden er redusert.
- Båtsfjord fiskerihavn i Båtsfjord kommune, Finnmark. Prosjektet omfattet utdyping og merking av flere lokaliteter i havneområdet, og har gjort innseilingen og manøvrering i havnen tryggere. Adkomst til kaiene har blitt bedre og havna har fått flere liggeplasser for fiskeflåten.
- Mehamn fiskerihavn, Gamvik kommune, Finnmark. Prosjektet omfattet bygging av en ny molo i innseilingen til havnen. Det har bidratt til økt sikkerhet i innseilingen og bedre liggeforhold ved kai med påfølgende reduksjon i skader på kai, materiell og fartøy.

Utbedring av innseiling til Grenland og Bodø skulle vært ferdigstilt i 2018, men er forsinket og planlegges nå ferdigstilt i 2021.

I 2017 ferdigstilte Kystverket et forprosjekt for Stad skipstunnel. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) var ferdig i mai 2018 og viste at ventet kostnad er økt til 3,7 mrd. kr og at netto nytte er beregnet til -3,1 mrd. kr. Kystverket fikk i 2018 i oppdrag å gå gjennom prosjektet for å få redusert kostnadene ned mot investeringsrammen som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029. Kystverket leverte sine vurderinger av KS2 før sommeren 2019. Dette er nå til gjennomgang i departementet.

Kystverket oversendte i 2018 mudre- og dumpesøknad for Borg-prosjektene (innseiling til Borg havn) til Miljødirektoratet. Søknaden omfatter mudring av totalt 3,3 millioner kubikk masser, hvorav 750 000 kubikk vurderes som forurensede. Alle forurensede masser er planlagt deponert på land ved godkjent deponi. Søknaden har vært på offentlig høring, og Kystverket avventer vedtak fra Miljødirektoratet.

Kystverket har i 2019 inngått avtaler om forskuttering av fiskerihavner med Berg, Gamvik og Giske kommuner.

Tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til sjø ble etablert i i 2017 som en treårig prøveordning. Kystverket fikk i 2018 ni søknader om tilskudd fra ordningen. Tre prosjekter fikk tilsagn

om tilskudd for til sammen 70,9 mill. kr, og disse har en samlet forventet nytteverdi på om lag 115 mill. kr i støtteperioden. Nytteverdien fra godsoverføringen er de sparte kostnadene for samfunnet knyttet til ulykker, støy, kø, slitasje på infrastruktur, luftforurensning og klimagassutslipp.

Sjøsikkerhet

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretninger er redusert fra om lag 1,1 mrd. kr i 2017 til om lag 0,95 mrd. kr i 2018. Vedlikehold og oppgradering av navigasjonsinnretninger som er viktig for sikkerheten ble prioritert.

Tilgjengeligheten (opptid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner, lysbøyer samt radarsvarere er høy. Tilgjengeligheten var 99,8 pst. i 2018, og det var ingen ulykker som følge av svikt i navigasjonsinnretningene.

AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er et viktig hjelpemiddel i sjøtrafikksentralenes arbeid med å overvåke skipstrafikken langs norskekysten. Sjøtrafikksentralene benytter informasjon både fra de landbaserte AIS-basestasjonene og AIS-satellittene. Gjennomsnittlig tilgjengelighet for de 74 AIS-basestasjonene som opereres av Kystverket, var 98,6 pst. i 2018. Siden 2017 er overvåkingen av sjøtrafikken langs vestsiden av Spitsbergen styrket gjennom etablering av basestasjoner som gjennom AIS-systemet kontinuerlig mottar posisjonsrapporter fra skip.

Sjøtrafikksentralene overvåker skipstrafikken i de områder på kysten hvor skipstrafikken representerer en særlig risiko, herunder innseilingen til større petroleumsterminaler. 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 tjenesteområder. I 2018 klarerte sjøtrafikksentralene 423 319 seilaser i disse områdene, og 6 500 fartøyer ble kontaktet for å redusere risikoen for en alvorlig hendelse. Dette utgjorde 1,5 pst. av alle seilaser. Inngrep fra sjøtrafikksentralene har variert fra 1,5 til 2,1 pst. av alle seilaser i perioden 2015–2018. Sjøtrafikksentralen i Vardø har ansvar for å overvåke trafikken i norske havområder og seilaser med tankskip og annen trafikk som følger seilingsledene langs norskekysten.

I 2018 ble det registrert sju hendelser og ulykker med skip i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder. Kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet SOLA TS var den mest

alvorlige hendelsen. Hendelsen etterforskes av politiet og undersøkes av Statens havarikommisjon for transport.

Lospliktig trafikk omfatter både fartøyer med los om bord og fartøyer der føreren har farledsbevis. Den registrerte lospliktige trafikken i 2018 utgjorde 118 151 seilinger, som er en økning på 6,5 pst. fra 2017. Av dette ble 77 435 seilaser gjennomført med farledsbevis, som utgjør en økning på 11,4 pst. fra 2017. 39 542 seilaser ble gjennomført med los om bord, og dette er en nedgang på 2,1 pst. Det ble i 2018 registrert 17 ulykker med lospliktige fartøyer. Sju ulykker skjedde på fartøyer med los om bord og ti skjedde ved seilaser med farledsbevis. Det var ingen ulykker med fartøyer som hadde dispensasjon fra losplikten i 2018.

Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway er en nasjonal meldingsportal for skip og benyttes til å gi informasjon til flere myndigheter ved anløp til havn. Portalen ble videreutviklet i 2018, bl.a. gjennom en mer effektiv arbeidsflyt for bruker, bedre tilrettelegging for bruk fra mobilterminaler og maskin-maskinbasert anløpsrapportering. I 2018 var tjenesten tilgjengelig for brukerne i 99,9 pst. av tiden.

For en raskere situasjonsvurdering og mer effektiv beslutning om endring av sikringsnivået i havnene, oppdateres rutiner og varslingsystemer kontinuerlig. Både IMOs og EUs regelverk krever at det gjennomføres sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for alle havner og havneanlegg som betjener internasjonal trafikk. Ved utgangen av 2018 var om lag 640 havneanlegg godkjent for å ta mot trafikk som faller inn under disse regelverkene. Kystverket gjennomførte i 2018 et stort antall verifikasjoner og andre oppfølgingstilsyn av havneanlegg med utgangspunkt i regelverket om havnesikring. Det ble registrert 21 avvik, som er fem færre enn i 2017. Ingen av de registrerte avvikene førte til at havneanlegg mistet godkjenningen.

Kystverkets informasjonstjeneste BarentsWatch etablerer og videreutvikler digitale tjenester for datadeling og samhandling. Formålet er å bidra til at norske hav- og kystområder blir brukt og forvaltet på en effektiv, bærekraftig og godt koordinert måte. BarentsWatch tilbyr informasjonstjenester som er tilgjengelige for alle, og et skjermet system som støtter norske myndigheters operative innsats i kyst- og havområdene. Bruken av den åpne delen av BarentsWatch økte med om lag 30 pst. fra 2017. De hyppigst brukte tjenestene er «Bølgevarsel», «FiskInfo» og «Fiskehelse».

Tjenesten «Felles ressursregister» er et register for rednings- og beredkapsressurser, og inneholder oppdatert og samlet oversikt over relevant personell og utstyr, både offentlige og private. Registeret skal effektivisere den operative innsatsen for etater med ansvar for søk, redning og beredskap. Det ble tatt i bruk av hovedredningsentralene i 2017, og har over 7 500 registrerte ressurser. BarentsWatch har også utviklet tjenesten «Sporing og samhandling» i samarbeid med relevante operative etater. Tjenesten inkluderer en sikret samhandlingsløsning som gir mulighet til å raskere avdekke og hindre uønskede situasjoner, og gir samlet sett et felles situasjonsbilde av aktiviteten i våre havområder.

Klima og miljø

Statistisk sentralbyrå reviderte i 2017 metodikken for beregning av klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og fiske. Med ny metode ble de samlede utslippene fra sektoren beregnet til 3,0 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2017. Dette utgjorde en reduksjon på 9,6 pst. eller 316 000 tonn fra 2016. De nye utslippstallene viser et jevnt fall i klimagassutslippene i perioden 2012–2017.

Ifølge Havbase, Kystverkets kartløsning for havområdeovervåkning av skipstrafikk, er utslippsreduksjonen i 2016 og 2017 knyttet til lavere utslipp fra offshore forsyningsskip, andre offshoreskip, tankskip og tørrbulkskip. For alle disse skipsegmentene var det fra 2015 til 2017 også redusert aktivitet, målt som utseilt distanse. Innenriks sjøfart og fiske hadde i 2017 et NO_x-utslipp på 40 000 tonn. Dette er en reduksjon på 9,1 pst. fra 2016 og er det laveste utslippsnivået som er registrert siden 1990. Sektoren stod for om lag 24 pst. av de samlede NO_x-utslippene i Norge.

Kystverket stiller krav til lav- og nullutslippsløsninger på egne fartøyer og innleide transporttjenester, som f.eks. tilbringertjenesten for los. Dette gjelder også ved vedlikeholds- og anleggsarbeid med innleide entreprenører. Fornying av fartøyer i tilbringertjenesten har ført til at 9 av 24 fartøyer er bygd etter 2016. De nye fartøyene har et drivstofforbruk som er opp mot 30 pst. lavere enn de eldre fartøyene. Ved å benytte landstrømanlegg i Måløy, Ålesund og Sortland er det anslått at drivstofforbruket til slepebåtene er redusert med om lag 300 tonn, eller snaut 1 000 tonn CO₂. Det var stilt miljøkrav i anskaffelsen av det batterihybride multifunksjonsfartøyet OV Ryvingen som ble levert i desember 2018. Erfaringene fra Kystverkets første batterihybride fartøy OV

Bøkfjord indikerer en drivstoffbesparelse på om lag 30 pst. Kystverket har videre arbeidet for å redusere klimagassavtrykket fra anleggsprosjekter og har utarbeidet nye krav til entreprenørene for å kunne utarbeide bedre klimaregnskap og legge til rette for målrettede nye tiltak.

Undersøkelser i forkant av fiskerihavn- og farledsprosjekter avdekker ofte forurensede sedimenter fra bl.a. havnevirksomhet, skipsverft, gamle avfallsfyllinger og avløp. Grundig planlegging og overvåking, skånsomme metoder for gjennomføring og avbøtende tiltak sikrer at forurensing ikke spres, og at den fjernes på en forsvarlig måte. Kystverket samarbeider med aktuelle kommuner og Miljødirektoratet om miljømudring i tilknytning til egne prosjekter og er i dialog om mulig samarbeid i Hammerfest. Det pågår arbeid med å fjerne mindre mengder forurensede sedimenter i prosjektene innseiling Ålesund, Gjerdsvika fiskerihavn og innseiling Bodø. Kystverket har videre igangsatt flere utredninger for å styrke kunnskapen om farledsprojekters påvirkning på naturmangfold og vannkvalitet.

Kystverket videreførte i 2018 arbeidet med å skifte til LED-lys og solceller, og automatisering og fjernovervåking av fyr. Mindre dieselaggregater byttes ut med batteri eller solceller der dette er mulig eller når aggregatene moderniseres. Dette gir redusert forbruk av energi og fossilt drivstoff. Ved utgangen av 2018 var alle Kystverkets tankanlegg over 10 000 liter modernisert i henhold til krav i forurensingsforskriften. Kystverket fjernet i 2018 kvikksølv fra mekanismene for linserotasjon på alle fyr. Kontrollmålinger av saneringene gjenstår for enkelte stasjoner.

Kystverket mottar fra tid til annen informasjon om funn av gamle engangsbatterier i sjøen ved enkelte navigasjonsinnretninger. Etaten startet i 2017 en gjennomgang av alle anlegg som hadde engangsbatterier i 1995. Arbeidet vil gå over flere år og i alle regioner. Forurenset grunn etter oljeutslipp fra Vardø fyrstasjon i 2015 er nå fjernet, og etterkontroll pågår.

Beredskap mot akutt forurensing

Kystverket er forurensingsmyndighet ved akutt forurensing og fare for akutt forurensing på land og sjø, og har ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensing. Etaten har som oppgave å identifisere, forhindre eller begrense akutt forurensing, påse at ansvarlig forurenser eller kommune iverksetter nødvendige tiltak når akutt forurensing inntreffer og å samordne privat, kommunal og statlig forurensingsberedskap i et nasjo-

nalt beredskapssystem. Kystverket kan overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe hendelser ved større tilfeller av akutt forurensing eller fare for akutt forurensing, og skal vurdere å gi pålegg om opprydding og fjerning av skip som er å regne som avfall, og som kan virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet.

For å ivareta ansvaret som forurensingsmyndighet, har Kystverket ressurser i beredskap og er gjennom en døgnkontinuerlig beredskapsvakt forberedt på motta og følge opp hendelser med akutt forurensing. I 2018 overvåket Kystverket og stilte krav om beredskapstiltak ved flere større hendelser på sjø og land, og mottok 1 123 varsler om akutt eller fare for akutt forurensing. Av disse var det 604 hendelser som medførte akutt forurensing, og disse har Kystverket fulgt opp bl.a. ved å påse at den ansvarlige har utført nødvendige tiltak i henhold til tiltaksplikten og særskilte pålegg. Seks forurenser ble i 2018 anmeldt av Kystverket for brudd på forurensingsloven.

I motsetning til større bedrifter og petroleumsvirksomheten, stilles det ikke krav til skipsfarten om egen beredskap for å håndtere en akutt forurensingshendelse. Den statlige beredskapen er derfor først og fremst innrettet mot tilfeller av større utslipp fra skipsfarten. Beredskapen er dimensjonert på bakgrunn av miljørisikoanalyser og analyser av beredskapen.

I 2018 var det én statlig aksjon for å begrense eller unngå akutt forurensing i forbindelse med skipsulykker. Det var aksjonen etter kollisjonen mellom tankfartøyet Sola TS og fregatten KNM Helge Ingstad i Hjeltefjorden nord for Bergen. Kystverket påla Sjøforsvaret og Forsvarsmateriell å fjerne KNM Helge Ingstad, samt å sikre miljøet for ytterligere utslipp av drivstoff. Kystverket erklærte statlig aksjon og overtok ledelsen av oljevernaksjonen på vegne av ansvarlig forurenser, Sjøforsvaret. Det ble samtidig ført tilsyn med Sjøforsvaret og Forsvarsmateriells berging av fartøyet.

Utslipet etter havariet av KNM Helge Ingstad er foreløpig beregnet til om lag 352 m³ olje, og mengden tatt opp fra sjøen er beregnet til 68 m³ olje. Basert på de foreløpige resultatene fra miljøundersøkelsene har utslippet fra fregatten medført en negativ lokal miljøbelastning for sjøfugl og blåskjell, men på grunn av fortynningen i vannmassene er den påviste miljøskaden begrenset. Miljøundersøkelsesprogrammet etter ulykken pågår i 2019.

Rekestråleren «Northguider» grunnstøtte i Hinlopenstretet på Svalbard i desember 2018. Kystverket ga pålegg til reder om å iverksette til-

tak for å redusere faren for forurensing og fjerne vraket, og har ført tilsyn med reders håndtering av dette. I januar 2019 ble drivstoff og andre forurensete stoffer fjernet fra havaristen. Arbeidet med å fjerne vraket er ventet å være ferdig høsten 2019. Ulykken har gitt viktige erfaringer om aksjon og tilpasning av utstyret for operasjoner i ekstrem kulde og mørke.

Utvikling av nye og bedre metoder og utstyr er nødvendig for å styrke beredskapen mot akutt forurensing. Kystverket satte i gang og deltok i 2018 i flere FoU-prosjekter innenfor beredskapsområdet. Det ble særlig arbeidet med å tilpasse beredskapen til nye drivstofftyper for skipstrafikken. Enkelte av disse danner tykke emulsjoner med vann under kalde forhold, og det kan være utfordrende for oljeopptaksutstyret som er i bruk i dagens oljevern. Noen er også mer giftige for marine organismer. Regjeringen har også etablert Senter for oljevern og marint miljø, som skal bidra til å utvikle metoder og teknologi innen opprydding etter oljeutslipp.

I 2018 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 ved akutt forurensing eller fare for slik forurensing.

Det internasjonale arbeidet følges opp gjennom deltakelse i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO), EU/ European Maritime Safety Agency (EMSA) og Arktisk råd. Kystverket leder og følger opp flere prosjekter i regi av Arktisk råd. Det ble gjennomført flere øvelser i samarbeid med Russland i 2018. Kystverket bidrar også til NORADs program Olje for utvikling.

I Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* ble det orientert om arbeidet med og resultatet av etableringen av støttefyllingen ved ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Hordaland. Som det går frem der, ble det ikke registrert spredning av forurensing av betydning som følge av arbeidene. Nivået av miljøgifter i fisk og skalldyr i vrakområdet generelt ligger på samme eller lavere nivå enn det en finner langs andre deler av kysten. Geotekniske vurderinger og overvåkingen av støttefyllingen i 2018 viser at støttefyllingen har stabilisert de rasutsatte partiene av sjøbunnen, slik det var beregnet før etableringen. Risikoen for utrasing av masser ved baugpartiet er derfor minimal ved senere slutttiltak.

I 2018 ble den statlige slepeberedskapen i regi av Kystverket ivarettatt av fire innleide fartøyer, to i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett på Sørlandet.

det. Denne beredskapen må ses i sammenheng med Kystvaktens og Redningsselskapets ressurser, samt andre private og offentlige fartøyer med slepekapasitet.

Samfunnssikkerhet

Kystverket hadde i 2018 stor aktivitet på flere tjenesteområder innenfor samfunnssikkerhet. Deltaelse i totalforsvarsprogrammet er en prioritert oppgave, og Kystverket var i 2018 involvert i planleggingen og gjennomføringen av NATO-øvelsen Trident Juncture18, herunder samarbeid med Forsvarets Operative Hovedkvarter, for å sikre en best mulig gjennomføring av feltøvelsen.

Kystverket ledet i 2018 en arbeidsgruppe som arbeidet med å revidere viktig sivilt-militært regelverk som regulerer samarbeidet mellom Forsvaret, Kystverket og beredskapshavner. Videre deltok Kystverket i Samferdselsdepartementets arbeid med å kartlegge samferdselskapasiteter i Totalforsvaret i departementets møteserie «Kyst og sjø».

Samfunnssikkerhetsaspektet skal styrkes som et kvalitativt beslutningsgrunnlag for store samferdselsprosjekter i Nasjonal transportplan. Kystverket deltok i 2018 i utredningsgruppen «Samfunnssikkerhet» som i oktober 2018 leverte en rapport som bl.a. foreslo en ny metode for å identifisere og synliggjøre virkninger på samfunnssikkerheten i store samferdselsprosjekter.

Kystverket registrerte 108 saker knyttet til IKT-sikkerhet i 2018, mot 110 i 2017. Sakene gjelder bl.a. mistet utstyr, forsøk på angrep med ond-sinnet programvare og mistenkelige e-poster. Det iverksettes også tiltak som følge av varsler om sårbarheter fra samarbeidspartnere og interne analyseverktøy. Hendelsene har ikke hatt konsekvenser for driften av IKT-tjenestene, og Kystverket har ikke registrert noen større sikkerhetshendelser med nedetid for kritiske systemer eller store deler av brukerne i 2018.

Klimaendring gir høyere vannstand og mer ekstremvær. Dette gir bl.a. økte stormskader og generelt økt vedlikeholdsbehov. Mange moloer verner lokalsamfunn og annen infrastruktur utover havner og kaianlegg. Kystverket ferdigstilte i 2018 oppdateringen av «Molohåndboka». Håndboka tar nå i større grad hensyn til klimaendringer og ekstremvær. Arbeidet med vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretningene bidrar generelt til å gjøre dem mindre sårbare for klimaendringer og ekstremvær. For nærmere omtale av arbeidet med samfunnssikkerhet vises det til omtalen av Samfunnstryggleik i del III.

Senter for oljevern og marint miljø

Senter for oljevern og marint miljø ble etablert i 2018. Senteret skal være et nasjonalt og internasjonalt ledende kompetansesenter for arbeidet med oljevern og mot marin forsøpling, med sikte på å bidra i arbeidet for et rent hav. I 2018 ble det lagt vekt på å etablere kontorer og nødvendig infrastruktur og systemer for drift av senteret, samt bygge opp kompetanse. Senteret startet også arbeidet med å identifisere områder der det ikke er gjort relevante studier eller finnes tilstrekkelig kunnskap innen oljevernfeltet.

Senteret arbeidet i 2018 med å få en oppdatert oversikt over ulike aktører og arenaer innenfor området marin forsøpling. Videre ble en utredning av fasiliteter for testing av oljeverntechnologi på Fiskebøl satt i gang sammen med Kystverket. Dette arbeidet ses i sammenheng med Kystverkets oppdrag om å bygge opp kapasitet til å simulere forurensing i islagte farvann ved Nasjonalt senter for testing av oljevernutstyr. Senteret startet også opp arbeid med en samlet nasjonal ryddeportal for rapportering og informasjon om ryddet marin forsøpling og områder med særlig behov for rydding.

Arbeid med kunnskapsportalen om oljevern og marin forsøpling, som etter planen lanseres ved årsskiftet 2019/2020, ble påbegynt i 2018. Kartlegging av synergier mellom oljevern og innsatsen mot marin forsøpling ble også startet. Det er identifisert mulige synergier knyttet til både teknologi, organisering og kompetanse og til felles bruk av ressurser. Realisering av synergier må gjøres i nært samarbeid med samarbeidende aktører.

Andre saker

Driften av samfunnet Jan Mayen har gått som normalt i 2018. Loran-C er avviklet, og de siste arbeidene med å rigge ned infrastrukturen etter avviklingen ble gjennomført i 2018. Det ble i 2018 startet et forprosjekt for et nytt hovedbygg på Jan Mayen.

Mål og prioriteringer 2020

Regjeringen vil legge til rette for å utvikle en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer, samt en god beredskap mot akutt forurensing. Videre vil regjeringen opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten og bidra til å utvikle de enkelte transportmidlenes

fortrinn, styrke samspillet mellom dem og ta i bruk ny og moderne teknologi, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse.

Kystverket har fått i oppdrag av departementet å utrede etatens organisering, styringssystemer og ressursutnyttelse. Utredningen ferdigstilles i 2019, og departementet vil følge den opp i 2020. Stortinget vil bli orientert på egnet måte.

Konkurransedyktig sjøtransport

Farledstiltak og tilskuddsordninger legger til rette for konkurransedyktig sjøtransport og godsoverføring. Utbedring av farleder kan øke kapasiteten til å håndtere større fartøyer, gi større manøvreringsrom og redusere seilingstiden, i tillegg til å øke sjøsikkerheten. Tilskuddsordningene for godsoverføring fra vei til sjø og for havnesamarbeid, samt den midlertidige ordningen med tilskudd til investeringer i effektive og miljøvennlige havner skal bidra til reduserte kostnader og økt effektivitet i sjøtransporten.

Farledstiltak, som bl.a. innebærer mudring og sprenging av grunner, skal gi økt sikkerhet og bedre fremkommelighet i trange farvann langs kysten. Noen av tiltakene gir også redusert seilingsdistanse og -tid. Farledstiltakene innebærer i mange tilfeller å fjerne forurensede masser, og dette bidrar til å forbedre miljøtilstanden i aktuelle havner og farleder. I 2020 vil arbeidet med farledsprosjektene innseiling Grenland og innseiling Bodø videreføres. Farledsprosjektene Ålesund, Vannavalen, Farsund og Hjertøysundet ferdigstilles i 2020.

Ny teknologi utvikles og tas i bruk i raskt tempo i maritim næring, og kan bidra til økt sikkerhet og effektivitet og reduserte klima- og miljøkonsekvenser av sjøtransporten. Kystverket skal bidra til å utvikle og ta i bruk ny teknologi og nye løsninger som bidrar til å effektivisere etaten og gir bedre tjenester til brukerne.

Fiskerihavner

Statens eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg skal overføres til de nye fylkeskommunene fra og med 1. januar 2020. Samtidig er det lagt opp til at midlene til statlige fiskerihavneanlegg og tilskuddsordningen til kommunale fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd. Det vises til omtalen i Prop. 113 S (2018–2019) *Kommuneproposisjonen 2020*. Overføringen skal skje gjennom avtaler med hver fylkeskommune.

Det ble i august 2019 inngått avtaler med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner om overføring fra 1. januar 2020. Det gjenstår å inngå avtaler med Finnmark og Troms, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner, før også disse vil få overført en andel av de statlige fiskerihavne-midlene. Dette innebærer at 34,3 mill. kr av i alt 154,8 mill. kr til dette formålet overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd i 2020. Midlene overføres fra kap. 1360 Kystverket, postene 01, 30 og 60 til Kommunal- og moderniseringsdepartementets kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner. Det vises for øvrig til omtale i Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Midlene overføres med særskilt fordeling til de aktuelle fylkeskommunene (tabell C). De fordeles ut fra en vektning av følgende kriterier; bevilgninger til fiskerihavnetiltak i perioden 2013–2017, rammen til fiskerihavnetiltak i Nasjonal transportplan 2018–2029, teknisk vedlikeholdsetterslep og antall statlige fiskerihavneanlegg i hver region.

Fra 1. januar 2020 vil det være opp til fylkeskommunene å prioritere vedlikehold og investeringer i fiskerihavneanlegg og om de vil gjennomføre prosjekter på eget initiativ eller om de vil opprette tilskuddsordninger for kommunene.

Kystverket vil ivareta vedlikeholdsansvaret for anlegg som fortsatt er i statlig eie, men det vil ikke foretas statlige fiskerihavneutbygginger eller gis statlige tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg fra og med 2020. Kystverket vil videre søke å avhende gjenstående fiskerihavner i statens eie og avvikle statens engasjement i drift og vedlikehold av fiskerihavner. Fiskerihavneanleggene vil søkes avhendet i tråd med avhendingsinstruksen, med statlige institusjoner, kommunale institusjoner, allmenntjenlige foreninger og private aktører i prioritert rekkefølge.

Forebyggende sjøsikkerhet

For å redusere sannsynligheten for ulykker til sjøs, og beskytte samfunnet mot hendelser som kan føre til tap av liv, personskade, miljøskade og økonomiske konsekvenser, er det etablert en rekke forebyggende sjøsikkerhetstiltak. Tiltakene omfatter både infrastruktur og tjenester, bl.a. navigasjonsinnretninger, farledsutbedringer, losordningen, sjøtrafikksentralene, meldingstjenester og maritime overvåkningssystemer. De bidrar til forutsigbar og sikker seilas og reduserer risikoen for alvorlige hendelser.

Losordningen skal trygge ferdsele til sjøs og verne om miljøet ved å sørge for at fartøyer som ferdes i norske kystfarvann har navigatører med tilstrekkelig farvannskunnskap og kompetanse for sikker seilas. I 2020 skal Kystverket prioritere tilsyn og kontroll med farledsbevisordningen og etterlevelsen av losplikten samt følge opp hendelser og ulykker der fører har farledsbevis eller det er los ombord. De lokale begrensningene for bruk av farledsbevis skal vurderes.

De maritime overvåkingssystemene gir oversikt over skipstrafikken og setter norske myndigheter i stand til å oppdage farlige situasjoner, gripe inn ved hendelser, avverge ulykker og ivareta operative oppgaver i havområdene. Kystverket skal sørge for at den maritime trafikkovervåkingen gir et tilfredsstillende situasjonsbilde av skipstrafikken langs norskekysten og i norske havområder. Som en del av arbeidet med å opprettholde kapasiteten til å overvåke skipstrafikken i havområdene, vil satellitten NORSAT-3 settes i drift i 2020. Satellitten vil være utstyrt med både mottaker for posisjonsrapporter skip sender ut gjennom AIS-systemet (Automatic Identification System), og radiopeiling av signaler fra skipenes navigasjonsradarer.

Navigasjonsinnretningene, bl.a. fyr og merker, bidrar til sikker navigasjon langs kysten. Det er viktig at innretningene gir korrekt informasjon til brukerne, og Kystverket arbeider derfor for å redusere vedlikeholdsetterslepet og modernisere innretningene. Vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretninger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen prioriteres med utgangspunkt i risikovurderinger.

Sjøtrafikksentralene skal avdekke hendelser og avvik fra sikker seilas, slik at nødvendige sjø-sikkerhets- og beredskapstiltak raskt kan iverksettes ved behov. Fedje sjøtrafikksentralens rolle i kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS evalueres med mål om å forbedre tjenesten og for å unngå liknende ulykker. Ulykken undersøkes også av Statens havarikommisjon for transport og etterforskes av politiet.

Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet videreføres. Sensorer er anskaffet og arbeidet med å montere dem opp er påbegynt. I et par enkeltområder må Kystverket avvente eksterne prosesser. Dette gjelder arkeologiske undersøkelser, eksterne grunnundersøkelser og endelig avtaler med grunneiere. Kystverket planlegger å ha tilstrekkelig teknisk infrastruktur på plass i løpet av 2020 til å kunne sende nødvendige forskriftsendringer på høring med tanke på første fase av utvidelsen.

Klima og miljø

Kystverket har ansvar for å bidra til å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innen egen sektor og gjennom egen virksomhet, bl.a. ved forvaltning av havner og sjøtransport, og ansvaret for sjøsikkerhet og beredskap. For å redusere klimagassutslippene i egen sektor skal Kystverket vurdere tiltak og egnede virkemidler, herunder tiltak som stimulerer til økt bruk av lav- og nullutslippsteknologi.

Videre skal Kystverket fortsette samarbeidet med statlige myndigheter og kommuner ved opprydding av forurensede sedimenter i forbindelse med havne- og farledstiltak. Etaten skal bidra til vurdering av miljøpåvirkning fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen og følge opp hvordan Kystverkets tiltak påvirker vannkvaliteten.

Senter for oljevern og marint miljø skal, gjennom sitt arbeid med oljevern og marin forsøpling, bidra i arbeidet for et rent hav. Senteret skal bidra til å utvikle metoder og teknologi innen opprydding etter oljeutslipp og til å profesjonalisere arbeidet med opprydding av marin forsøpling.

Beredskap mot akutt forurensing

I arbeidet med beredskap mot akutt forurensing prioriteres forskning og utvikling innen håndtering av akutt forurensing og utstyr i isfylte farvann samt konkrete tiltak som styrker oljevernberedskapen i nordområdene, bl.a. ved å gjennomføre øvingsaktivitet i isfylte farvann. Videre skal Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø følge opp utredningen om å etablere fasiliteter for testing av oljevernteologi.

Kystverket skal arbeide videre med å følge opp evalueringene av aksjonene mot akutt forurensing etter ulykkene med fregatten KNM Helge Ingstad og tråleren Northguider.

Arbeidet med å bygge opp kapasitet for å gjennomføre oljevernaksjoner i mørke og med dårlig sikt videreføres med Kystverkets og Kystvaktens fartøyer.

Kystverket skal i 2020 videreføre arbeidet med å etablere miljøtiltak mot kvikksølvforurensing fra ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Vestland.

Senter for oljevern og marint miljø

Innenfor oljevern skal Senter for oljevern og marint miljø fortsette arbeidet med å øke kunnskapen på prioriterte områder innen oljevern og marin forsøpling, etablere nasjonalt forum innen oljevern og styrke samarbeid innenfor FoU, tek-

nologiutvikling og metodikk nasjonalt og internasjonalt. Senteret skal også bistå i samarbeid nasjonalt og internasjonalt for å styrke kompetansen og beredskapen innenfor oljevern.

Senteret skal bidra til bedre organisering og koordinering av arbeidet mot marin forsøpling, og jobbe videre med kunnskap og veiledning om forebyggende tiltak, med særlig vekt på sjøbaserte kilder.

Videre skal senteret videreutvikle de digitale verktøyene som er etablert. Senterets beman-

nings- og kompetansebehov sees i sammenheng med videre prosess for å etablere virksomhet på Fiskebøl på sikt.

Andre saker

I 2020 vil aktiviteten på Jan Mayen være knyttet til normal drift. Forprosjektet for nytt hovedbygg er planlagt ferdig i 2019, og vil følges opp i 2020.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 749 249	1 715 100	1 869 000
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	16 173	44 000	45 200
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	280 353	378 500	244 300
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	5 043	25 200	25 800
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	289 956	270 500	192 500
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	55 286	42 000	33 300
71	Tilskudd til havnesamarbeid	8 448	10 900	10 900
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	6 067	77 400	50 000
73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>		50 000	51 300
74	Tilskudd til kystkultur			10 500
	Sum kap. 1360	2 410 575	2 613 600	2 532 800

Ved behandlingen av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Innst. 391 S (2018–2019) ble kap. 1360, post 30 økt med 38 mill. kr, mens postene 34 og 72 ble redusert med hhv. 25,2 mill. kr og 77,4 mill. kr.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2 532,8 mill. kr.

Det foreslås 1 869,0 mill. kr på post 01 Driftsutgifter og 45,2 mill. kr på post 21 Spesielle driftsutgifter. På post 30 Nyanlegg og større vedlikehold og post 45 Større utstyrsanskaffelser, foreslås det bevilget henholdsvis 244,3 mill. kr og 192,5 mill. kr. Videre foreslås det bevilget 50,0 mill. kr til å videreføre tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til sjø, 10,9 mill. kr til tilskudd til hav-

nesamarbeid og 51,3 mill. kr til å videreføre den treårige prøveordningen for tilskudd til effektive og miljøvennlige havner som startet opp i 2019. Det foreslås bevilget 33,3 mill. kr til tilskudd til fiskerihavneanlegg, som skal overføres til aktuelle fylkeskommuner når det er inngått avtaler om overtakelse av fiskerihavner. Til tilskudd til kystkultur foreslås det bevilget 10,5 mill. kr.

Deler av Kystverkets virksomhet er finansiert gjennom sektoravgifter, jf. kap. 5577, post 74.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 1 869,0 mill. kr.

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og hindre og begrense skadeeffektene ved akutt forurensing. Videre driver Kystverket tjenesteproduksjon, som lostjenester, meldings- og informasjonstjenester, og utbygging/utbedring av farleder.

Los og sjøtrafikksentraler

Til losordningen og sjøtrafikksentraler settes det av 859,6 mill. kr.

Av dette går 739,5 mill. kr til drift av losordningen. Denne er i hovedsak avgiftsfinansiert, men 86 mill. kr finansieres gjennom statlig bevilgning.

Til driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge settes det av 92,9 mill. kr. Driften finansieres gjennom sektoravgifter.

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker alle tankskip og risikotraffikk langs hele kysten, i havområdene rundt Svalbard og ved gassterminalen på Melkøya. Utgiftene til driften av denne, 27,2 mill. kr, finansieres ved statlig bevilgning.

Navigasjonsinfrastruktur

Den fysiske navigasjonsinfrastrukturen er viktig for å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Det settes av 376,4 mill. kr. Midlene skal bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene. Drift og vedlikehold av installasjoner som har stor betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres.

Videre settes det av midler til drift og videreutvikling av elektroniske meldings- og informasjonstjenester.

Beredskap mot akutt forurensing

Som del av den nasjonale beredskapen mot akutt forurensing settes det av 322,9 mill. kr til flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, gjennomføring av kurs og øvelser og den nasjonale slepeberedskapen.

Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Det settes av 310,1 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, havnesikkerhet og administrasjon.

Kystverkets forvaltningsoppgaver fremgår bl.a. av havne- og farvannsloven, losloven, forurensingsloven og Svalbardmiljøloven.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 45,2 mill. kr for å dekke utgifter til tiltak for å bekjempe akutt forurensing og redusere faren for akutt forurensing, samt fjerne gjenstander i eller nær farledene som kan medføre fare for skipstrafikken.

Videre dekker bevilgningen utgifter til arbeidet med å etablere miljøtiltak mot kvikksølvforurensing fra ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Vestland.

I tilfeller av akutt forurensing kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i verk, eller garantier til kommuner som starter aksjoner med vesentlige driftsutgifter, og som selv ikke er i stand til å dekke påløpte utgifter før refusjon for aksjonen fra ansvarlig forurensere er betalt. Fullmakten til å overskride bevilgningen med inntil 70 mill. kr per aksjon, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Det foreslås bevilget 244,3 mill. kr på posten. Videre foreslås en fullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret for investeringer, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen omfatter 79,3 mill. kr til investeringer i navigasjonsinfrastruktur. Midlene bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene.

Videre settes 78,3 mill. kr av til investeringer i farleder. Farledstiltakene skal bidra til at farleder får dybde, bredde, og navigasjonsinfrastruktur som gir god sikkerhet og fremkommelighet. Det planlegges å gjennomføre følgende farledsutbedringer i 2020:

- innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble kommune, Vestfold og Telemark – ferdigstilles i 2021
- innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – ferdigstilles i 2021
- innseiling Ålesund, Ålesund kommune, Møre og Romsdal – ferdigstilles i 2020
- innseiling Vannavalen, Karlsøy kommune, Troms og Finnmark – ferdigstilles i 2020
- innseiling Farsund, Farsund kommune, Agder – ferdigstilles i 2020
- gjennomseiling Hjertøysundet, Molde kommune, Møre og Romsdal, – ferdigstilles i 2020.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale. Midler over kap 1360, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, vil samtidig overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementets kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner og fordeles særskilt (tabell C) mellom fylkeskommuner som har inngått avtale.

Det ble i august 2019 inngått avtaler med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner om overføring fra 1. januar 2020. Det gjenstår å inngå avtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner, før også disse vil få overført en andel av de statlige fiskerihavnemidlene.

Dette innebærer at 24 mill. kr av i alt 110,7 mill. kr på post 30 overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd i første omgang.

Post 34 Kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 25,8 mill. kr for å bedre innsamlingsforholdene til kvartsittbruddet innerst i Leirpollen i Tana kommune i Troms og Finnmark. Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdyping ned til -9 meter. Kostnadsrammen for prosjektet er på 124 mill. kr.

Tiltaket er ett av kompensasjonstiltakene for økt arbeidsgiveravgift fra 1. juli 2014. Differensiert arbeidsgiveravgift ble gjeninnført fra 1. januar 2018, men igangsatte investeringstiltak sluttføres.

Tiltaket ligger i et område med flere verneområder og mange begrensende faktorer bl.a. når på året det kan utføres anleggsarbeider. Dette har ført til store forsinkelser i prosjektet. Det pågår fortsatt utredninger og avklaringsprosesser, og det planlegges at prosjektet ferdigstilles i 2021.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 192,5 mill. kr.

Bevilgningen omfatter anskaffelse av IKT-utstyr og produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, maritim trafikkovervåking, sjøtrafikksentraler, los, utvikling av intelligente transportsystemer for maritim sektor, beredskap mot akutt forurensing og Kystverket Rederi.

Det settes av 83,9 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, noe som bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Videre settes det av 18,6 mill. kr til beredskap mot akutt forurensing.

Til fornying av det tekniske utstyret ved sjøtrafikksentralene settes det av 18,4 mill. kr. Om lag 2,1 mill. kr er avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74.

Det er satt av midler til å fortsette utvidelsen av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet. Tjenesteområdet vil etter utvidelsen omfatte farvannet fra Fedje til Kristiansund.

Innenfor losområdet settes det av 16,2 mill. kr til investeringer i IKT-verktøy og losstasjoner. Investeringene er avgiftsfinansierte, jf. kap. 5577, post 74.

Det er satt av 10 mill. kr til utvikling av intelligente transportsystemer for maritim sektor, herunder forskning og teknologiutvikling knyttet til trafikkovervåking, autonome fartøy og transportløsninger. Bevilgningen bidrar til å oppfylle opptrappingsplanen for teknologiløft i Meld. St. 4 (2018–2019) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2019–2028*, jf. nærmere omtale av meldingen under kap. 1301 post 50 Samferdselsforskning.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Det foreslås bevilget 33,3 mill. kr.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale. Midler over kap 1360, post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, vil samtidig overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementets kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner og fordeles særskilt (tabell C) mellom fylkeskommuner som har inngått avtale.

Det ble i august 2019 inngått avtaler med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner om overføring fra 1. januar 2020. Det gjenstår å inngå avtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner, før også disse vil få overført en andel av de statlige fiskerihavnemidlene.

Dette innebærer at 10 mill. kr på post 60 overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd i første omgang.

Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Det foreslås bevilget 10,9 mill. kr.

Tilskudd gis innenfor rammen av EUs statsstøtte- og konkurranseregelverk. Formålet med ordningen er å støtte havnesamarbeid som stimulerer til transport av mer gods på sjø. Ordningen skal legge til rette for at sjøtransportens konkurransevne styrkes ved at havnene etablerer sam-

arbeidsløsninger som gir bedret transportkvalitet og reduserte kostnader for brukerne.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø

Det foreslås bevilget 50 mill. kr.

Tilskuddsordningen ble etablert i 2017 som en midlertidig forsøksordning over tre år, men gjøres nå til en ordinær ordning. Formålet med ordningen er overføring av gods fra norske veier til sjø. En slik overføring vil kunne gi positive effekter på miljø, klima, trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Redere kan søke om tilskudd i inntil tre år til å etablere nye sjøtransporttilbud, som ikke ville blitt etablert uten tilskudd. Prosjektene må føre til godsoverføring fra norske veier til sjø og ha en nytteeffekt for samfunnet, og det er en forutsetning at prosjektene kan drives videre uten tilskudd etter tilskuddsperiodens utløp. Ordningen skal bidra til at etableringen av samfunnsøkonomisk lønnsomme sjøtransporttilbud ikke hindres av svak bedriftsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsfasen. Tilskuddet kan dekke opp til 30 pst. av driftskostnadene eller opp til 10 pst. av investeringskostnadene.

Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til ordningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner

Det foreslås bevilget 51,3 mill. kr til tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner. Ordningen, som ble opprettet i 2019, er etablert som en midlertidig forsøksordning over tre år, og skal evalueres senest i 2021.

Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
02	Andre inntekter	23 766	12 300	12 700
	Sum kap. 4360	23 766	12 300	12 700

Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens bered-

Formålet med ordningen er å bidra til å gjøre sjøtransport mer konkurransedyktig sammenlignet med veitransport, samt bidra til lavere transportkostnader, godsoverføring fra vei til sjø og positive klima- og miljøeffekter.

Tilskuddsordningen er rettet mot havnene og skal effektivisere logistikkjeden gjennom å utløse samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer i allment tilgjengelige havner som ellers ikke ville blitt realisert. Aktuelle prosjekter kan inkludere investeringer i havneinfrastruktur og tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøside, samt mudring.

Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til ordningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 74 Tilskudd til kystkultur

Tilskudd til kystkultur har hittil vært dekket av bevilgningen på kap. 1360, post 01, men foreslås nå bevilget på en egen post. Det foreslås bevilget 10,5 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen er å ivareta den maritime kulturarven, i det alt vesentlige gjennom å bidra til finansiering av Kystverkmusea.

Kystverkmusea ble åpnet i 2008 som et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes Fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre Museum og Museum Nord. Modellen forutsetter at minimum 40 pst. av utgiftene til driften av den enkelte enhet, dekkes av lokale og regionale bidrag. Modellen er omtalt nærmere i St.prp. nr. 1 (2005–2006). I 2016 ble Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark innlemmet.

Kystverkmusea dokumenterer og formidler etatens historie i tråd med den overordnede målet om at Kystverkets kulturarv skal være grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping.

skap mot akutt forurensing. Det budsjetteres med 12,7 mill. kr på posten i 2020.

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

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
74	Sektoravgifter Kystverket	841 853	798 000	814 500
	Sum kap. 5577	841 853	798 000	814 500

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Sektoravgiftene under Kystverket er anslått til 814,5 mill. kr. Posten omfatter Kystverkets inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften. 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.

Sikkerhetsavgiften skal dekke driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje.

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

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
01	Driftsutgifter	50 860	54 600	55 500
30	Nytt hovedbygg på Jan Mayen	2 620	5 100	
	Sum kap. 1361	53 480	59 700	55 500

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 55,5 mill. kr.

Samferdselsdepartementet koordinerer driften av og har budsjettansvaret for Samfunnet Jan Mayen. 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.

Bevilgningen skal dekke utgiftene til driften av fellesfunksjonene på Jan Mayen.

Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
07	Refusjoner og andre inntekter	6 891	6 100	6 300
	Sum kap. 4361	6 891	6 100	6 300

Post 07 Refusjoner og andre inntekter

Det budsjetteres med 6,3 mill. kr.

Posten omfatter refusjoner for deler av felles-utgiftene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. Disse betales av Meteorologisk Institutt, Kongsberg

Satellite Services AS, 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 Senter for oljevern og marint miljø

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
50	Tilskudd	27 300	27 300	27 300
	Sum kap. 1362	27 300	27 300	27 300

Post 50 Tilskudd

Det foreslås bevilget 27,3 mill. kr.

Senter for oljevern og marint miljø skal være et nasjonalt og internasjonalt ledende kompetansesenter for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling. Det er etablert som et forvaltningsorgan med særskilte fullmakter og er lokalisert i Svolvær i Vågan kommune. På sikt skal det også etableres virksomhet i Fiskebøl i Hadsel kommune i Vesterålen.

Senteret skal fremme best tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap og være en pådriver for utvikling av kostnadseffektive og miljøvennlige teknologier, metoder og tiltak for oljevern og mot marin forsøpling. Videre skal senteret vurdere eventuelle synergier mellom disse områdene. Det skal samarbeide med offentlige etater, forskningsinstitusjoner, private og frivillige aktører om å legge til rette for og gjennomføre tiltak innenfor begge områdene.

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
1370	Posttjenester	619 121	617 400	617 400	0,0
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	457 840	773 750		-100,0
	Sum kategori 22.10	1 076 961	1 391 150	617 400	-55,6

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 19/20
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	3 610	600		-100,0
	Sum kategori 22.10	3 610	600		-100,0

Etter endringene i regjeringen i 2019 er ansvaret for elektronisk kommunikasjon, inkludert etatsstyringsansvaret for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, overført fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Programområdet omfatter derfor nå kun posttjenester.

Regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter regulering og kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester. Samferdselsdepartementet samarbeider med Kommunal- og moderniseringsdepartementet om etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet på postområdet.

Samlet foreslås det å bevilge 617,4 mill. kr til kjøp av post- og banktjenester.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Teknologiutviklingen innebærer samtidig at stadig mer kommunikasjon skjer digitalt. Det overordnede målet er at brukere over hele landet skal få tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Som leveringspliktig tilbyder plikter Posten Norge AS å omdele post fem dager i uken over hele landet. Selskapet har som følge av sterkt fal-

lende brevvolum på grunn av digitalisering, gjennomført betydelige omstillinger innenfor postvirksomheten de siste 20 årene. Brevvolumene er redusert med om lag 65 pst. siden 1999, og en ny reduksjon på nær 60 pst. er ventet mellom 2018 og 2025. Som i andre land er det også i Norge behov for å tilpasse servicenivået i leveringsplikten. Det er derfor vedtatt at antall omdelingsdager reduseres fra fem dager i uken til annen hver ukedag, jf. Prop. 102 L (2018–2019) *Endringer i postloven (antall omdelingsdager)* og Innst. 302 L (2018–2019). For å sikre tilstrekkelig tid til omstilling for Posten og de ansatte tas det sikte på at endringene trer i kraft fra juli 2020.

På sikt vil det trolig bli nødvendig å redusere antall omdelingsdager ytterligere. Regjeringen tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med dette, jf. Prop. 102 L (2018–2019). Utgiftene til ulønnsomme posttjenester ventes å øke betydelig i årene fremover. I materiale departementet mottok fra Posten vinteren 2019 indikeres betydelig høyere nettokostnader de kommende årene enn tidligere lagt til grunn. Dersom Posten skal opprettholde postomdeling til postkasser annenhver dag, har selskapet anslått at kompensasjonskravet vil kunne bli på over 1 mrd. kr om få år. Det er betydelig usikkerhet knyttet til disse fremskrivningene.

Til tross for sterkt fallende papiroplag og økende digitalopplag har avisbransjen fremdeles vesentlige annonseinntekter knyttet til papiravisen. I Prop. 102 L (2018–2019) la Samferdselsdepartementet derfor opp til å kjøpe avisomdeling tre faste dager i uken i tre år fra det tidspunktet postlovens krav til antall omdelingsdager trer i kraft. Departementet følger opp merknaden fra stortingsflertallet om at departementet kan vurdere alternative løsninger for avisdistribusjon, dersom løsningene kan realiseres innenfor samme tidsramme og økonomiske ramme som departementets opprinnelige forslag.

Postens konsesjonsforpliktelser skal erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Prosessen har tatt lenger tid enn ventet, og departementet ser at det ikke er hensiktsmessig å starte avtaleprosessen før de store omstillingene i postnettet og postreguleringen er gjennomført.

Gjennom kontrakt som inngås etter anbuds-konkurranse, sørger departementet for lørdagsomdeling av aviser i abonnement i områder uten eksisterende avisbudnett.

I Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkkelsystemer)*, ble det innført en hjemmel til å opprette et felles sonenøk-

kelsystem. Departementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider videre med å følge opp dette.

Postloven § 40 om brukerklagenemnd for posttjenester har ikke trådt i kraft. Departementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider videre med saken om en egen brukerklagenemnd for posttjenester. Forbrukerrådet behandler klager på posttjenester i fobrukerforhold så lenge bestemmelsen ikke har trådt i kraft.

Resultatrapport 2018

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2018 til å finansiere postomdeling fem dager i uken, fremsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landspostnettet.

Fra 1. januar 2018 ble A- og B-post erstattet av én felles brevstrøm med to dagers normal fremsendingstid, jf. Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*. Dette legger til rette for en årlig lønnsomhetsforbedring på om lag 200 mill. kr for Posten. Kravet til fremsendingstid er strengere enn til tidligere B-post, og er tilstrekkelig til at de aller fleste brevsendinger kommer frem i tide for avsender og mottaker. For sendinger med større grad av hast finnes kurer- og ekspresstilbud fra ulike tilbydere.

I konsesjonen for Posten ble det fra 2018 stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være fremme to dager etter innlevering og 97 pst. etter fire dager. I 2018 kom 89,9 pst. av slik brevpost frem etter to dager, mens 99,1 pst. var fremme etter fire dager.

Etter en anbudskonkurranse inngikk Samferdselsdepartementet i 2018 ny avtale med Easy2You AS om omdeling av lørdagsaviser i områder som ikke hadde eksisterende avisbudnett. Selskapet leverer i de geografisk mest krevende områdene for distribusjon. Departementet har i forståelse med avisbransjen og Easy2You, stilt krav om at selskapet over tid skal ha en klagepromille (klage per 1 000 aviser) på 3–4 eller bedre. I 2018 leverte selskapet et snitt på under tre promille.

Den opprinnelige avtalen om lørdagsdistribusjon av aviser gjelder til januar 2020. Departementet har benyttet opsjonen til å forlenge avtalen med 12 måneder, slik at den nå varer til januar 2021.

Mål og prioriteringer i 2020

Brevvolumene faller raskt i takt med digitaliseringen. Det er foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten i flere land. Utviklingen har kommet spesielt langt i Norden. I Norge er det ingenting som tyder på at den vil stoppe. Samferdselsdepartementet vil derfor i 2020 gjennomføre utredninger knyttet til fremtidens servicenivå, for å skaffe et best mulig kunnskapsgrunnlag for nødvendige fremtidige omstillinger av posttilbudet.

Departementet tar sikte på at endringene i krav i postloven til antall omdelingsdager fra fem

til annenhver ukedag trer i kraft fra 1. juli 2020, og vil gjennom en anbudskonkurranse sørge for kjøp av avisomdeling på ukedager fra samme tidspunkt som kravet til omdelingsdager endres, jf. omtale under Tilstandsvurdering og hovedutfordringer.

I anbudskonkurransen om avisdistribusjon vil også distribusjon av aviser på lørdager inkluderes. Oppstart for ny avtale om lørdagsdistribusjon vil bli i januar 2021.

Departementet vil fastsette en ny midlertidig konsesjon for Posten Norge AS som følge av endringene i postloven.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1370 Posttjenester**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2018	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020
70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	619 121	617 400	617 400
	Sum kap. 1370	619 121	617 400	617 400

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Det foreslås å bevilge totalt 617,4 mill. kr. Bevilgningen omfatter 83,4 mill. kr til kontrakten med

Easy2You AS for omdeling av aviser på lørdager, 85 mill. kr til halvårseffekten av kjøp av avisomdeling på ukedager og 449 mill. kr til Posten Norge AS. Statlig kjøp fra Posten går frem av tabell 5.26.

Tabell 5.26 Statlig kjøp fra Posten Norge AS

	Mill. kr
2,5 omdelingsdager for 100 pst. av husstandene	334
1,5 omdelingsdager for 15 pst. av husstandene	95
Gratis fremsending av blindeskriftsendinger	9
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	438
Merkostnader grunnleggende banktjenester i landpostnettet	11
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester (statlig kjøp)	449

Kjøp av post- og banktjenester blir brukt for å sikre tjenester som leveringspliktig tilbyder ikke ville levert basert på forretningsmessige hensyn. Dette vil i 2020 bl.a. sikre at alle får post levert fem dager i uken i første halvår og 2,5 dager i uken i andre halvår.

Posten har informert departementet om at DNB har valgt å la avtalen med Posten om

banktjenester i Postens ekspedisjonsnett utløpe. Selskapene har blitt enige om en avtale som gjelder for 2020, med en mulighet for DNB til å tre ut av avtalen i løpet av året. Posten har informert departementet om at selskapet arbeider for å finne en ny eller alternativ løsning for banktjenester i landposttjenesten.

Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

Ansvar, oppgaver og finansiering av transport og transportinfrastruktur i kommunesektoren

Kommunesektoren har en sentral rolle for å nå transportpolitiske mål, lykkes med omstilling mot lavutslippssamfunnet og utvikle velfungerende byer og regioner.

Innenfor samferdselsområdet har fylkeskommunene ansvaret for de fylkeskommunale veiene og i hovedsak ansvaret for all lokal rutetransport, med unntak av jernbane. Ansvaret til fylkeskommunene omfatter planlegging og drift, men også investeringer i fylkesveier og lokale baneløsninger som T-bane, trikk og bybane. Fylkeskommunen tildeler dessuten løyver til ekspressbussruter, og har ansvaret for skoletransport og annen tilrettelagt transport (TT-transport).

Kommunene har ansvaret for de kommunale veiene og kommunale kollektivtiltak. De har også ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har en vesentlig innvirkning på både kollektivtransporten og planlegging og investeringer i den offentlige veiinfrastrukturen (riksveiene, fylkesveiene og de kommunale veiene).

Et attraktivt kollektivtilbud krever et godt samarbeid mellom statlige etater med ansvar for riksveiene og togtrafikken, og lokale og regionale myndigheter med ansvar for bl.a. veinett, arealbruk og kollektivtransport.

Fylkeskommunenes aktiviteter, herunder planlegging og drift av lokale ruter og investeringer i fylkeskommunal infrastruktur, 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 fordeler frie inntekter mellom fylkeskommunene basert på kostnadsnøkler med tilhørende vekter.

Over Samferdselsdepartementets budsjett bevilges det også midler til tiltak og tilskuddsordninger som er rettet mot eller har betydning for fylkeskommunene. Saker med særskilt fordeling i fylkeskommunenes rammetilskudd omtales under.

For omtale av rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, tilskudd for fylkesveier for tømmertransport og tilskudd til fylkes-

veier med særlig stor næringstransport vises det til programkategori 21.30 Veiformål.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering, belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområdene og utvidet ordning med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov er omtalt i programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

For omtale av bymiljøavtalene og byvekstavtalene vises det til programkategori 21.30 Veiformål og programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Tabell 7.1 i omtalen av kollektivtransport i del III Omtale av særlege tema viser bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett som er rettet mot kollektivtransport.

Inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner

Ved behandlingen av Prop. 113 S (2018–2019) *Kommuneproposisjonen 2020* sluttet Stortinget seg til regjeringens forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunene, jf. Innst. 405 S (2018–2019). Forslaget må ses i sammenheng med regionreformen og behovet for å tilpasse inntektssystemet til den nye fylkesinndelingen som trer i kraft i 2020. Kostnadsnøkkelen er oppdatert for å gjøre den sammenslåingsnøytral, slik at sammenslåingene i seg selv ikke gir fordelingsvirkninger mellom fylkeskommunene. Oppdateringen fanger også opp endringer i befolkningssammensetning, reiseavstander og andre strukturelle forhold. For å gi fylkeskommunene økonomisk forutsigbarhet i forbindelse med regionreformen omfatter forslaget til nytt inntektssystem kompensasjons- og overgangsordninger. Nytt inntektssystem for fylkeskommunene er nærmere beskrevet i kap. 11 i Prop. 113 S (2018–2019).

Lokale ruter og fylkesvei

Tabell 5.27 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveier i 2018. I tillegg gir den en oversikt over fylkeskommunenes brutto investeringsutgifter til fylkesveier. Brutto investeringsutgifter inkluderer som regel bruk av bompenger. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter til drift av lokal rutetransport utenom jernbane, utgjorde om lag 13,8 mrd. kr i 2018. Utgiftene til fylkesveier var

om lag 18,8 mrd. kr. Til sammenligning utgjorde utgiftene til rutedrift om lag 9,9 mrd. kr og utgiftene til fylkesveier om lag 11,4 mrd. kr i 2010.

Tabell 5.27 Fylkeskommunenes utgifter i 2018 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)				
Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesvei driftsutgifter ²	Fylkesvei investeringsutgifter ³	Sum
Østfold	353 671	298 901	216 507	869 079
Akershus	1 031 409	631 283	580 891	2 243 583
Oslo	2 101 245	283	14	2 101 542
Hedmark	348 595	365 867	391 429	1 105 891
Oppland	378 728	442 176	321 791	1 142 695
Buskerud	447 285	443 142	242 460	1 132 887
Vestfold	315 826	304 426	208 145	828 397
Telemark	288 196	347 858	380 281	1 016 335
Aust-Agder	187 704	205 499	173 098	566 301
Vest-Agder	382 748	334 386	211 578	928 712
Rogaland	1 130 788	691 004	1 091 442	2 913 234
Hordaland	1 790 216	864 708	1 275 953	3 930 877
Sogn og Fjordane	493 022	682 928	264 961	1 440 911
Møre og Romsdal	1 067 640	663 511	736 086	2 467 237
Trøndelag	1 054 908	874 833	2 660 526	4 590 267
Nordland	1 302 605	703 967	555 115	2 561 687
Troms	658 582	615 396	632 271	1 906 249
Finnmark	451 390	248 984	124 520	824 894
Sum	13 784 558	8 719 152	10 067 068	32 570 778

¹ Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Buss, 731 Fylkesveiferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 T-bane, trikk og bybane.

² Omfatter netto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveier, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

³ Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveier, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2018 om lag 105 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Som følge av forvaltningsreformen økte fylkesveinettet fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km i 2010 ekskl. gang- og sykkelveier. Veilengdene for 2019 i tabell 5.28 inkluderer imidlertid

2 761 km gang- sykkelveier på fylkesveinettet. Ved beregning av andel av det offentlige veinettet og andel med fast dekke for 2019 inngår gang- og sykkelveier. Som det fremgår av tabellen, er 46 pst. av det offentlige veinettet fylkeskommunalt i 2019.

Tabell 5.28 Sentrale data på fylkesveinettet etter dagens fylkesstruktur uten grensejusteringer

Fylkeskommune	Fylkesveier km		Andel av det off. veinett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	Mai/juni 2019	31.12.09	Mai/juni 2019	31.12.09	Mai/juni 2019	31.12.09	Mai/juni 2019
Østfold	1 003	1 902	27	45	78	90	57	82
Akershus	1 127	2 106	24	36	91	96	65	80
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 534	3 956	38	56	64	80	51	74
Oppland	2 074	3 216	37	52	83	90	59	76
Buskerud	1 182	1 951	29	41	98	99	79	93
Vestfold	699	1 466	26	45	100	100	74	96
Telemark	1 099	1 998	27	45	89	94	44	96
Aust-Agder	990	1 673	33	51	85	92	80	92
Vest-Agder	1 311	2 193	33	50	66	81	62	76
Rogaland	1 823	2 721	30	37	97	100	76	85
Hordaland	1 750	3 212	26	43	100	100	68	81
Sogn og Fjordane	1 443	2 639	27	48	100	100	74	87
Møre og Romsdal	1 762	3 200	28	45	93	100	41	87
Trøndelag	3 553	6 403	34	55	58	84	58	79
Nordland	2 569	4 231	29	46	79	94	71	84
Troms	1 728	3 015	32	54	78	91	41	61
Finnmark	626	1 500	15	35	100	99	93	96
Sum	27 273	47 382	29	46	82	92	62	82

¹ Oslo har ikke fylkesveier. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2019 til grunn et normert fylkesveinett på 313 km. For 2020 legges det til grunn et normert fylkesvegnett på 191 km.

De fleste fylkeskommunene hadde alt før forvaltningsreformen i 2010 fast dekke på hele eller store deler av veinettet. For enkelte fylkeskommuner har andelen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. F. eks. har andelen fast dekke for fylkeskommunene Hedmark, Vest-Agder og Nordland økt med om lag 15 pst. For Trøndelag fylkeskommune har andelen økt med 26 pst. For fylkene samlet var andelen fast dekke 92 pst. i mai 2019. Også andelen av fylkesveinettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig i perioden etter forvaltningsreformen, og utgjorde 82 pst. i 2019.

Saker med særskilt fordeling i rammetilskuddet

Ved behandlingen av kommuneproposisjonen for 2019 (Prop. 88 S (2017–2018)), jf. Innst. 393 S (2017–2018), fattet Stortinget 13. juni 2018 anmodningsvedtak nr. 931, der regjeringen ble bedt om å endre ferjeavløsningsordningen for fylkesveg slik at også kapitalkostnader kan dekkes av ordningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet foreslo i Prop. 1 S (2018–2019) en utvidelse av ferjeavløsningsordningen, jf. Prop. 1 S (2018–2019). Kommunal- og forvaltningskomiteen kommenterte ikke departementets forslag da statsbudsjettet for 2019 ble behandlet, men fattet anmodningsvedtak nr. 88, 3. desember 2018, jf. Innst. 2 S (2018–2019):

«Stortinget ber regjeringen foreslå mulige endringer av ferjeavløsningsordningen slik at kapitalkostnader i mer fleksibel grad enn i dag kan dekkes av staten for fylkesveisamband.»

Ferjeavløsningsordningen finansieres innenfor rammetilskuddet til fylkeskommunene, og ved en utvidelse av ordningen må bidraget fra de øvrige fylkeskommunene økes. En fylkeskommunal medfinansiering av ferjeavløsningsprosjekter vil også bidra til at samfunnsnyttige prosjekter og en effektiv ressursbruk prioriteres. Den enkelte fylkeskommune bør, på linje med andre fylkeskommunale investeringsprosjekter, bidra med egne midler for å dekke renteutgifter knyttet til egne låneopptak. Dette taler for at finansiering gjennom rammetilskuddet fortsatt begrenses. På bakgrunn av dette foreslås en utvidelse av ferjeavløsningsordningen til å dekke inntil 50 pst. av rentekostnadene knyttet til byggekostnaden, eksklusive merverdiavgiftskompensasjon og eventuelle bompenginntekter. Delvis dekning av rentekostnader gjøres, som foreslått i Prop. 1 S (2018–2019), ved å øke antall år med utbetaling av ferjeavløsningsmidler. Det foreslås i tillegg at utbetalingen begrenses til maksimalt 45 år i stedet for 40 år. Årlig beløp i ferjeavløsningsmidler beregnes, som i dag, ut ifra netto reduksjon i rammetilskuddet når et veiprojekt erstatter eller korter inn på et ferjesamband. Beløpet ligger fast i hele utbetalingsperioden, men gis en årlig prisjustering på 2,5 pst. Det årlige beløpet utbetales til den nominelle byggekostnaden er nådd, fratrukket merverdiavgiftskompensasjon og eventuelle bompenginntekter, og inklusive 50 pst. av rentekostnader, eller i maksimalt 45 år. Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), har Samferdselsdepartementet vurdert kommunal- og forvaltningskomiteens merknader knyttet til bompengeprogget i ferjeavløsningsprosjekter. Departementet foreslår ingen endringer på dette området nå.

Det foreslås at rentekostnadene som skal dekkes innenfor ferjeavløsningsordningen baseres på en beregnet størrelse når endelig søknad om ferjeavløsningsprosjektet foreligger. Dette sikrer at alle ferjeavløsningsprosjekter behandles likt, uavhengig av fylkeskommunenes faktiske låneavtaler og rentebetingelser. Se nærmere omtale av oppfølging av anmodningsvedtaket i budsjettproposisjonen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet under programkategori 13.70.

Ferjeavløsningsmidlene utgjør om lag 120 mill. kr for 2020, og gis en særskilt fordeling (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til

Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

I statsbudsjettet for 2014 ble rammetilskuddet til fylkeskommunene styrket med 780 mill. kr, som kunne nyttes til å fornye og ruste opp fylkesveinettet. Ordningen er senere videreført og økt, slik at bevilgningen for 2019 er om lag 1 493 mill. kr. I denne bevilgningen inngår 100 mill. kr innenfor fylkeskommunenes frie inntekter, som ble omdisponert til opprusting og fornying av fylkesveinettet. Bevilgningen foreslås videreført med om lag 1 539 mill. kr i 2020. Midlene fordeles ut fra kartlagt vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet i den enkelte fylkeskommune (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet, (Grønt hefte). En fordeling av midlene etter veinøkkelen i inntektssystemet vurderes når neste Nasjonal transportplan trer i kraft fra 2022.

Fylkeskommunene påføres merutgifter når kravene i forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse veitunneler for fylkesvei og kommunal vei i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesvei m.m.) skal oppfylles. Nasjonale føringer som fører til merutgifter, vil bli kompensert. Det foreslås en kompensasjon på om lag 311 mill. kr i 2020, som er en videreføring av nivået i 2019 (prisjustert). 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 for 2020 foretatt en oppdatert fylkesfordeling av kompensasjon for merutgiftene, basert på nye beregninger fra Statens vegvesen. Midlene er fordelt på aktuelle fylker som har tunneler som krever sikkerhetstiltak etter forskriften (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

To saker knyttet til CO₂-avgifter (til sammen 17,9 mill. kr i 2019) og den særskilte satsingen på båt- og ferjesektoren (102,8 mill. kr i 2019) vil omfordeles etter de ordinære kriteriene i innbyggertilskuddet fra 2020.

Bevilgningsforslag i forbindelse med saker med særskilt fordeling knyttet til oppgaveoverføringer og innlemminger i rammetilskuddet omtales nedenfor.

Bevilgningsforslag knyttet til oppgaveoverføringer til fylkeskommunene

Stortinget sluttet seg ved behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folke-*

valt nivå, jf. Innst. 385 S (2016–2017), til at flere oppgaver overføres til fylkeskommunene. For Samferdselsdepartementet gjelder det:

- eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg
- kjøp av innenlandske flyruter
- tilskudd til ikke-statlige flyplasser
- sams veiadministrasjon.

Statens eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg skal overføres til de nye fylkeskommunene fra og med 1. januar 2020. Overføring av midler i 2020 legger til grunn at det blir inngått avtaler med berørte fylkeskommuner om overføring av statlige fiskerihavneanlegg til fylkeskommunene. Det ble i august 2019 inngått avtaler med fylkeskommunene som innebærer at om lag 34,3 mill. kr av i alt 154,8 mill. kr overføres fylkeskommunenes rammetilskudd i første omgang. Overføringen omfatter deler av bevilgningen på kap. 1360, post 01 Driftsutgifter, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold og post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, jf. omtale under programkategori 21.60 Kystforvaltning. Midlene vil bli fordelt særskilt (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Ansvar for kjøp av innenlandske flyruter og midler vil bli overført til rammetilskuddet til de berørte fylkeskommunene etter hvert som kontraktene mellom Samferdselsdepartementet og flyselskapene går ut. Det overføres ikke midler i 2020.

Tilskuddsordningen til ikke-statlige flyplasser gjelder til og med kalenderåret 2020. For flyplassene på Notodden, Stord og Ørland er det fastsatt i avtalene som løper ut i 2020, at kontraktsansvaret kan overføres til annen myndighet tidligere. De regionale myndighetene har fått tilbud om dette. Ansvar for tilskuddet til Notodden flyplass overføres til Vestfold og Telemark fylkeskommune fra 2020, mens avtalene for Stord og Ørland forvaltes av Samferdselsdepartementet ut kontraktsperioden. Vestfold og Telemark fylkeskommune foreslås kompensert gjennom en økning i rammetilskuddet på 16,2 mill. kr som følge av overføring av ansvaret for tilskuddet. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesvei skal i sin helhet overføres til fylkeskommunene, jf. Prop. 1 S (2018–2019) for Sam-

ferdselsdepartementet. Dette innebærer at fylkeskommunene overtar oppgaven med å administrere fylkesveiene. Oppdaterte beregninger fra 2018 viser at oppgavene Statens vegvesen utfører for fylkeskommunene gjennom sams veiadministrasjon utgjør om lag 1 850 hele stillinger. Overføring av ansatte vil gjennomføres basert på avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. Det legges opp til at overføring skal skje fra 1. januar 2020.

Forslag til lovendringer som følger opp beslutningen om å overføre fylkesveiadministrasjonen ble vedtatt av Stortinget i juni 2019, jf. Prop. 79 L (2018–2019) *Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)* og Innst. 312 L (2018–2019). Det ble her bl.a. vedtatt endringer som opphever bestemmelsene i veglova om den felles veiadministrasjonen for riksveiene og fylkesveiene, og endringer i vedtaksbestemmelser, mv. Overføringen av ansatte som ikke er omfattet av bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven, er regulert i egne overgangsbestemmelser i endringsloven.

Regjeringen tar sikte på å fremme saken i et tilleggsnummer til Prop. 1 S (2019–2020) med forslag til overføring av midler. Det legges opp til at midlene gis en særskilt fordeling (tabell C) i 2020.

Innlemminger av øremerkede tilskudd i rammetilskuddet

Som varslet i Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner* innlemmes tilskudd til skredsikring på fylkesveier i rammetilskuddet. Det overføres derfor 796,3 mill. kr fra kap. 1320, post 62 på Samferdselsdepartementets budsjett. Det legges opp til at midlene gis en særskilt fordeling (tabell C) i 2020. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier ble varslet innlemmet i rammetilskuddet i Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner*. Det overføres derfor 81 mill. kr fra kap. 1320, post 63 på Samferdselsdepartementets budsjett. Ordningen retter seg både mot kommuner og fylkeskommuner, med en fordeling på henholdsvis 60 pst. og 40 pst. Dette innebærer at rammetilskuddet til kommunene økes med 48,6 mill. kr, og rammetilskuddet til fylkeskommunen øker med 32,4 mill. kr. Det legges opp til at midlene innlemmes i rammetilskuddet etter de ordinære kriteriene i innbyggertilskuddet.

Kommunereformen – Lov om overføring av ansvar for kollektivtransport

Lov om overføring av ansvar for kollektivtransport av 16. juni 2017 gjelder overføring av dette ansvaret fra fylkeskommunen til kommunen etter søknad fra den aktuelle kommune. Endelig søknad behandles av Kongen i statsråd. Loven trer i kraft 1. januar 2020. Størrelsen på overføring av økonomiske ressurser fra fylkeskommunen til kommunen for å overta ansvaret for kollektivtransport må vurderes i forbindelse med den enkelte søknad.

Differensierte satser på arbeidsgiveravgift for transport- og energiforetak

Differensierte satser for arbeidsgiveravgift ble gjeninnført fra 1. januar 2018. Kompenserende infrastrukturtiltak for bl.a. kyst som ble igangsatt da differensierte satser falt bort i 2014, ferdigstilles. Det vises til omtale under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

6.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2018–2023

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, tek regjeringa sikte på gradvis å fase inn ressursane til transportinfrastruktur i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Tabell 6.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2018–2029 i budsjettforslaget for 2020. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse. Det er nødvendig med ei gradvis opptrapping av løyvingane gjennom perioden. Det er òg slik at store investeringar vil slå inn tungt på enkelte år. Oppfølginga av Nasjonal transportplan i det enkelte år i tabell 6.1 må forståast med det som utgangspunkt.

Til oppfølging av Nasjonal transportplan i 2020 er det foreslått å løyve 69,3 mrd. kr. Forslaget er 2,9 mrd. kr eller 4,4 pst. høgare enn løyvinga i 2019. Løyvingsforslaget inneber ei samla oppfølging av den økonomiske planramma halvvegs i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 45,1 pst.

Auken kjem mange prosjekt til gode. Ei av dei største satsingane er til store kollektivprosjekt i dei fire største byområda, der staten bidreg med inntil 50 pst. av kostnadene. Det er foreslått å løyve i overkant av 2 mrd. kr i statleg bidrag i 2020. Regjeringa vil tilby lokale styresmakter å auke tilskotet til 66 pst. under gitte føresetnader. Det er sett av om lag 850 mill. kr til dette. Prosjekta som ordninga omfattar, er Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo-området, Bybanen til

Fyllingsdalen i Bergen, Metrobussen i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Det blir òg foreslått å løyve om lag 1,8 mrd. kr til belønningssmidlar og tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei ni største byområda. Samla aukar løyvinga til særskilte transporttiltak, der desse tiltaka inngår, med om lag 1,6 mrd. kr frå saldert budsjett 2019. Det gir ei oppfølging av ramma i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 55,2 pst. etter tre år.

Det er foreslått å setje av i alt 40,6 mrd. kr til vegformål i 2020. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt vekt på å auke satsinga på vedlikehald. I 2020 blir vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet samla redusert med om lag 700 mill. kr. Det er i hovudsak innsatsen for å utbetre tunnelar som gjer at vedlikehaldsetterslepet samla sett blir redusert. Regjeringa foreslår ei fortsatt høg løyving til investering i riksvegar over budsjetta til Statens vegvesen og Nye Veier AS. I tråd med føringane frå Prop. 1 S (2015–2016) foreslår regjeringa å løyve 5,6 mrd. kr til Nye Veier AS i 2020.

Til jernbaneinfrastruktur er det foreslått å løyve 22,6 mrd. kr i 2020. Planlegging og rasjonell gjennomføring av alle dei pågåande store jernbaneprosjekta er prioritert, saman med oppstart av to nye prosjekt.

Det er foreslått å løyve nærmare 1,4 mrd. kr i 2020 til oppfølging av dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan til kystformål.

På området «Nye NTP-tiltak» i 2020 inngår Pilot-T, der regjeringa foreslår å auke løyvinga til 60,4 mill. kr. I tillegg inngår 20 mill. kr til alternativt kjernenett og fiberkabel til utlandet, som no blir løyvd over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Tabell 6.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

	Gj.snitt per år NTP 2018–2023	Løyving 2018	Løyving 2019	Forslag 2020	Mill. 2020-kr Oppfølging NTP etter tre år i pst.
Vegformål	42 461,7	39 540,5	39 952,9	40 610,6	47,1
Jernbaneformål	25 636,5	20 663,9	21 714,9	22 552,4	42,2
Kystformål	2 092,0	1 376,9	1 477,6	1 362,7	33,6
Særskilde transporttiltak	3 115,9	2 420,4	3 168,7	4 736,6	55,2
Nye NTP-tiltak ¹	486,7	116,8	127,1	80,4	11,1
Sum	73 792,7	64 118,5	66 441,1	69 342,7	45,1

¹ Omfattar Pilot-T, alternativt kjernenett og tilrettelegging for fiberkabler til utlandet og flytting av Bodø lufthamn.

For nærmare omtale av dei konkrete forslaga, sjå programkategoriomtalen i del II.

6.2 Oppfølging av hovudmåla

Regjeringa har som mål å utvikle eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Eit omfattande infrastrukturløft kan leggje til rette for å styrkje konkurransekrafta for næringslivet og skape betre bu- og arbeidsregionar. Ein betre utvikla infrastruktur vil 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 inn mot dei tre hovudmåla:

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

For dei enkelte hovudmåla er det utarbeidd fleire etappemål som uttrykkjer kva regjeringa ønskjer å oppnå i planperioden. For å vurdere i kva grad måla blir nådde, er det utvikla indikatorar for dei ulike etappemåla. 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.

Departementet gjer under greie for dei viktigaste prioriteringane og ambisjonane for å følgje opp hovudmåla.

6.2.1 Betre framkome for personar og gods i heile landet

Transportsystemet skal bli meir påliteleg og robust i planperioden gjennom styrkt drift og vedlikehald, tiltak for å ta igjen vedlikehaldsetterslep og skredsikring. Utbygging og utbetringar av infrastrukturen vil gi kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet i transportsystemet. Styrkt satsing i byområda vil bidra til at veksten i persontransporten kan takast av kollektivtransport, sykkel og gange. Tiltaka vil òg bidra til universelt utforma reisekjeder.

Etappemål i planperioden er:

- transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg
- kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet
- persontransportveksten i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange
- universelt utforma reisekjeder
- transportkostnader for godstransport skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane.

Etappemål: Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg

Eit robust og påliteleg transportsystem har særleg mykje å seie for transportkostnadene til næringslivet. Med tiltaka i Nasjonal transportplan 2018–2029 vil talet på timar med stengde vegar og talet på timar med forseinking på jernbane bli redusert. På veg vil midlar til fornying bidra til at delar av vedlikehaldsetterslepet blir tatt igjen. Dei store investeringsprosjekta, skredsikringstiltaka og utbetringa av flaskehalsar vil gjere riksvegnet-

tet meir påliteleg. For sjøtransporten er førebyggjande sjøtryggleikstiltak viktige for å gjere transporten påliteleg.

Data frå vegmeldingstenesta viser at riksvegane i åra 2014–2017 i årleg gjennomsnitt var vinterstengde 888 timar, nattestengt 316 timar og mellombels stengt i 130 261 timar. Det er ulike årsaker til at vegane blir stengde mellombels, og dei blir ikkje alltid heilt stengde. Fjellovergangane i Noreg var mellombels stengde i totalt 1 145 timar i vintersesongen 2018/2019.

Høg innsats på vedlikehald av infrastrukturen på jernbane, særleg fornying, skal gjere dei tekniske anlegga meir driftsstabile og togtrafikken meir påliteleg, sjølv med aukande trafikkmengde. Det har vore store utfordringar knytt til punktlegheta, særleg for persontoga i rushtidstrafikken og for godstoga. Auka trafikk og utnytting av kapasiteten i infrastrukturen gjer at trafikkavviklinga er meir sårbar for feil i infrastrukturen, m.a. som følge av ekstremvær. Regjeringa prioriterer i planperioden tiltak som vil bidra til å auke driftsstabiliteten.

I den daglege drifta av togtrafikken er det prioritert at toga skal vere punktlege framfor høg regularitet. Nokre forseinka tog blir derfor innstilte, slik at normal rute kan opprettast på nytt.

Målet for 2018 var at 90 pst. av persontoga og godstoga skulle vere punktlege, og at regulariteten skulle vere 99,2 pst. Resultatet blei at 88,8 pst. av alle persontoga var punktleg, og regulariteten var på 96,2 pst. Av godstoga var 73 pst. punktlege i 2018. Det er sett i verk eit målretta arbeid for å betre resultatene i 2019, eit arbeid som vil halde fram i 2020. Målet i 2020 er framleis at 90 pst. av både persontoga og godstoga skal vere punktlege. Med den generelle tilstanden på jernbaneanlegga, tett togtrafikk, særleg på det sentrale Austlandet, planlagde saktekøyningar i samband med gjennomføring av investeringar og risiko for driftsavbrot på grunn av ekstremt/ustabilt vær, er risikoen høg for at ein ikkje når målet for regularitet i 2020 på 99,2 pst.

Ein rapport frå 2014 utarbeidd av Shortsea Service og NHO Logistikk og Transport peikar på pålitelegskap og lågare pris enn biltransport som dei viktigaste føresetnader for å overføre volum til sjøtransport. På oppdrag frå Kystverket har DNV GL analysert 2/3 av anløpa med containerskip til norske hamner i 2016–2017. Rapporten dokumenterte at avvika i anløpstidspunkt typisk var på mellom 8 og 20 timar, og at dette var meir enn for andre transportformer. Dette kan tyde på at sjøtransport ofte blir nytta av kundar som ikkje er avhengig av leveranser på eitt gitt tidspunkt. Sjø-

transporten vil kunne auke konkurransekrafta om tidskritisk gods dersom pålitelegskapen blir betra.

Det blir utført om lag 40 000 losoppdrag i året. Ventetid for los måler del av losoppdrag der fartøyet må vente i over éin time for å få los. Registrert ventetid for los på over éin time har dei siste åra vore på om lag 1,5 pst. med ein mindre auke i 2018. Auken i ventetid i 2018 kjem av ei styrt utvikling for å nytte ressursane meir effektivt, men er òg eit resultat av bruk av nye digitale verkøy som m.a. gir ei meir korrekt registrering av ventetida.

Punktlegheta på flyplassane til Avinor har i dei seinare åra falle frå nærmare 90 pst. i 2014 til 83,5 pst. i 2018, og trenden har halde fram i 2019. På grunn av stor konkurranse blant flyselskapa blir høg utnytting av flymateriell og mannskaper viktig. Derfor vil forseinkingane på enkeltavgangar raskt forplante seg i heile nettverket. Kombinert bruk av ressursar på internasjonale ruter og innlandsruter påverkar òg punktlegheta på innlandsrutene. Meir enn halvparten av forseinkingane kan førast tilbake til følgjeforseinkingar. I 2018 kom 92 pst. av forseinkingane av forhold utanfor Avinor. Mange fly på bakken med samtidig avgangstid kan føre til mindre forseinkingar ut frå dei største flyplassane.

Regulariteten på Avinor sine flyplassar er høg og var i 2018 på 98,0 pst.

Etappemål: Kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet

Spart reisetid utgjer ofte ein vesentleg del av den samfunnsøkonomiske nytten ved investeringsprosjekt i transportsektoren. Reisetid mellom bustad og arbeidsstad er vesentleg for storleiken på arbeidsmarknadene og dermed for regional utvikling. Redusert framføringstid er òg viktig for godstransporten. I byane kan det dreie seg om små reisetidsinnsparingar for mange menneske, medan store innkortingar av strekningar og ferjefrie samband utanfor byområda kan gjere at trafikantane sparer mye reisetid.

Dei riksvegprosjekta som det i Nasjonal transportplan 2018–2029 er lagt opp til å opne i planperioden, vil gi til saman 4 timar og 55 minutt redusert reisetid. På jernbanenettet vil utbyggingar og utbetringar redusere reisetida og auke frekvensen i togtrafikken på Austlandet.

Fleire vegprosjekt som opnar for trafikk i 2020 vil redusere reisetida. Dei største reduksjonane kjem når prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud og dei siste to delparsellane på prosjektet E6 Kolomoen–Moelv opnar for trafikk.

For E134 Damåsen–Saggrenda blir reisetida redusert med 10 minutt ved at vegen rundt Kongsberg delvis blir lagt om, auka fartsgrense og kortare trasé. Med opning av dei to delparsellane på prosjektet E6 Kolomoen–Moelv blir reisetida redusert med 6 minutt med 30,4 km ny firefelts motorveg. I tillegg vil opninga av prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag om rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet bidra til redusert reisetid.

I desember 2018 opna det nye dobbeltsporet mellom Farriseidet og Porsgrunn for trafikk. Dobbeltsporet reduserte reisetida mellom Larvik og Grenland/Porsgrunn med 22 minutt. Den nye Leangen stasjon blei opna i slutten av august 2019. Stasjonen er bygd om med plattform til to spor (ny mellomplattform). Flytting av systemkryssing til Leangen stasjon kan gi ein reisetidsgevinst på 4 minutt for sørgåande tog på Trønderbanen.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt opp til å betre forholda for syklistar. Potensialet for meir sykling er størst i byane, og det er òg i dei største byane vi dei siste åra har sett størst auke. Dei siste reisevaneundersøkingane viser at auken er størst i Oslo, Trondheim og Stavanger. Trondheim har størst sykkeldel med 10 pst. av alle reiser. I dei inngåtte byvekstavtalane er statleg satsing på tiltak for gåande og syklande langs riksveg ein viktig del. I tillegg kjem programområdemidlar på Statens vegvesens budsjett til gang- og sykkelanlegg langs riksveg andre stader i landet.

I sjøtransporten kan tiltak i farleia gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker. Vidare kan overføring av trafikk til ei meir beskytta seglingslei gi redusert seglingstid, redusert seglingsdistanse eller redusert drivstoff-forbruk. Dette bidreg til reduserte kostnader, tidssparing og mindre klimagassutslepp. I 2020 er det planlagt igangsetjing av tiltaket innsegling Grenland som vil gi kortare seglingstid.

Etappe mål: Persontransportveksten i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange

Bymiljøavtalane og byvekstavtalane vil vere blant dei viktigaste verktøya for å oppnå at fleire reiser kollektivt, sykklar og går i dei største byområda – og for å sikre ein målretta arealbruk som reduserer transportbehovet og nyttar kapasiteten i transportsystemet betre enn i dag.

I byvekstavtalane er det krav om dokumenterbare resultat for måloppnåinga, og det er utvikla felles indikatorar for endring i trafikkarbeidet med personbil og årsdøgntrafikk for lette køyretøy. Det

skal òg rapporterast på m.a. klimagassutslepp, transportmiddelfordeling, areal og parkering.

Det ligg føre førebelse tal frå nasjonale reisevaneundersøkingar for 2013/2014 og 2018 om trafikkarbeid og transportmiddelfordeling i dei største byområda. Desse byggjer på eit nasjonalt vekta datasett. For 2018 er det nokre manglar m.a. for Oslo. Det blir arbeidd vidare med å auke kvaliteten på tala for kvart byområde.

Dei førebelse tala tyder på at stadig fleire reiser med kollektivtransport i byområda. I dei fire byområda er delen som går og reiser kollektivt høgast i Oslo og Akershus. Delen som sykklar er høgast i Trondheim og Stavanger. I nokre område er delen som går litt lågare enn tidlegare, noko som kan forklarast med ein sterk auke i kollektivreiser. Det kan òg ha henge saman med at nokre av dei korte reisene ikkje blir registrerte når det er sjølvregistrering i undersøkingane.

I tillegg til transportmiddelfordelinga er endring i trafikkarbeidet med personbil for byområda ein indikator for etappemålet. Trafikkarbeid med personbil blir berekna ut frå data frå dei same undersøkingane som transportmiddelfordelinga. Det pågår eit arbeid med å samanstillе trafikkarbeidet for 2018 i dei fire største byområda basert på data frå reisevaneundersøkingar.

Trafikkutviklinga blir òg målt med ein byindeks basert på teljingar frå faste trafikkregistreringspunkt fordelte på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Trafikkindeksen skal gi eit representativt bilete av trafikkutvikla i områda med bymiljø- og byveksavtalar.

Det ligg ikkje føre representative tal for Trondheim. Dei tre andre byområda viser alle ein nedgang i trafikkarbeidet med personbil i 2018 samanlikna med 2017:

- Oslo og Akershus: -2,6 pst.
- Bergen: -0,9 pst.
- Nord-Jæren: -2,1 pst.

Etappe mål: Universelt utforma reisekjeder

Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogeleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Regjeringa vil utvikle og leggje transportsystemet til rette slik at flest mogeleg blir sikra ein god mobilitet, og at ein i størst mogeleg grad finn løysingar som alle kan nytte.

All ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og flyplassar, blir bygde med universell utforming. Tiltak som medverkar til samanhengande, univer-

selt utforma reisekjeder som mange har nytte av, blir prioriterte.

Satsinga på kollektivløysingar av høg standard i byområda gjennom byvekstavgaltane bidreg til å gjere kollektivsystemet meir tilgjengeleg og universelt utforma. Universell utforming har vore ein grunnleggjande føresetnad for utviklinga av Bybanen i Bergen. Bussveien på Nord-Jæren og metrobussen i Trondheim vil m.a. innebere innkjøp av ein moderne busspark. I prosjektporteføljen til bymiljø-/byvekstavgaltane er det fleire mindre kollektivtrafikktiltak som gir auka tilgjenge til kollektivsystemet.

Det er om lag 250 knutepunkt og minst 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet. Om lag 1 000 haldeplassar ligg langs stamruter for kollektivtrafikk. Det er fylkeskommunane som definerer stamrutene i eige fylke.

Om lag 65 pst. av haldeplassane ligg utanfor byar og tettstader. Statens vegvesen har lagt opp til at 370 haldeplassar og 40 kollektivknutepunkt blir universelt utforma i perioden 2018–2023. I tillegg kjem tiltak i bymiljø- og byvekstavtalar, og riksvegprosjekta til Statens vegvesen og Nye veier.

I 2020 er det planlagt å utbetre 41 haldeplassar på riksvegnettet til å bli universelt utforma.

På jernbanen er det i dag 334 stasjonar med persontogtrafikk. Universell utforming krev at den fysiske utforminga av stasjonen og informasjonssystema er slik at stasjonen kan nyttast av så mange som mogeleg. Alle stasjonar på jernbanelinnet har universell utforma informasjonssystem gjennom den nye applikasjonen «NÅ», som Bane NOR lanserte i 2018. «NÅ» er lagt til rette for blinde og svaksynte, og lesar opp same status som den som blir gitt på skjermene.

Målet for perioden 2018–2029 er at 44 pst. av alle av- og påstigingar er på ein universelt utforma stasjon. Ved utgangen av 2018 var om lag 8 pst. av av- og påstigingar på ein universelt utforma stasjon. I løpet av 2019 skal Sørumsand og Leangen stasjon bli universelt utforma. Vidare er det i 2020 planlagt at stasjonen på Oslo Lufthavn, Gardermoen skal ferdigstillast som universelt utforma. Talet på reisande med av- og påstigning på ein universelt utforma stasjon vil med tiltaka i 2019 og 2020 auke til om lag 23 pst.

Ein blei i 2017 i hovudsak ferdig med å fjerne mindre hindringar på stasjonar. I alt er 316 stasjonar fri for mindre hindringar. Tiltak er t.d. markering av trappeneser, trekraft for å opne dører og

markering av sikkerheitslinjer. I 2018 blei det vurdert kva som skal gjerast på dei siste 18 stasjonane. Tre stasjonar skal rehabiliterast, men det er usikkert kva som kan gjerast med dei resterande. Av dei tre stasjonane som skulle rehabiliterast, er Leangen opna og er ein universelt utforma stasjon, medan Barkåk er utbetra i høve til mindre hindringar. På Nordlandsbanen var det åtte stasjonar med for tung trekraft på dørene. Sju av desse er utbetra.

Assistanseneste blir i dag tilbydt på stasjonane Oslo S, Oslo lufthavn, Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Drammen, Asker, Lillestrøm, Ski og Sandvika.

Avinor har eit mål om at flyplassane skal kunne brukast av alle reisande på ein likeverdig måte innan 2025. Det blei i 2018 og blir i 2019 utført tiltak som gjer at flyplassane samla sett er betre tilrettelagt gjennom universell utforming. Arbeidet vil halde fram i 2020. Representantar frå dei ulike brukarorganisasjonane for funksjons- og rørslehemma blir trekt inn i arbeidet med å leggje til rette for universell utforming.

På dei store flyplassane i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim er det kontinuerleg utvikling og forbetring som òg omfattar universell utforming. Det blir gjennomført tilpassingar og tiltak, og det er høg grad av måloppnåing.

På dei regionale flyplassane er det gjort mange tiltak i 2018 og 2019, særleg for tilgjenge/tilkomst, belysning, kontrastar og liknande. Desse flyplassane er no på eit tilfredsstillande nivå, men Avinor planlegg forbetringar fram mot 2025. Målet er at terminal og terminalområdet skal vere tilfredsstillande universelt utforma innan 2025.

På dei lokale flyplassane er det mykje eldre bygningsmasse der tilstanden varierer, med både tilfredsstillande og mindre tilfredsstillande nivå på den universelle utforminga.

Avinor har ein tiltaksplan for å utbetre eksisterande terminalbygg på dei regionale og lokale flyplassane til universell utforming. Tiltaka er omfattande, og omfattar:

- Ombyggingsprosjekt for å sikre godt tilgjenge, som dørstokkar, åtkomst, korridorar, ramper osv.
- Merking/oppmerking og skilting i publikumsområda i terminalen.

Tiltaka skal vere gjennomførte i 2025 og har ein samla kostnad på om lag 45 mill. kr.

Etappemål: Transportkostnader for godstransport skal reduserast, fortrinna til dei ulike transportmidla utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane

Tiltaka som er prioriterte innanfor jernbane og sjø i Nasjonal transportplan 2018–2029 er venta både å bidra til å oppretthalde dagens transportvolum og til å leggje til rette for å overføre gods frå veg til sjø og bane. Tiltak retta mot terminalar bidreg til at transporttilbod som kombinerer fleire transportformer blir meir effektive og attraktive. På sjøtransportområdet vil tilkomsten til terminalar bli betre og farleiene blir utbetra.

Regjeringa vil i planperioden leggje til rette for at meir gods på dei lange distansane blir transportert på sjø og bane. Klimagassutsleppa skal reduserast ved å stimulere til å ta i bruk miljøvennleg teknologi, ITS og alternative drivstoff, og effektivisere transport og logistikk. Trafikktryggleiken skal oppretthaldast og styrkast ved betre utnytting av tilsyns- og kontrollinstansen. Det skal leggjast til rette for auka bruk av modulvogntog. Godspakka for jernbane inneheld terminaltiltak og kapasitetsaukande tiltak. For å leggje til rette for å overføre meir gods frå veg til jernbane er det oppretta ein førebels tilskotsordning for godsoverføring frå veg til jernbane. Sjøtransporten skal styrkast gjennom tilskotsordningar for godsoverføring, for effektive og miljøvennlege hamner og for harnesamarbeid.

Utviklinga i transportkostnader for godstransport skal gå fram med ein indikator som samanliknar fraktprisutviklinga på høvesvis veg- og sjøtransport. Prisstatisikken for sjøtransport blir omarbeidd og vil ikkje liggje føre før i 2020. Ei førebels tilnærming er å bruke Statistisk sentralbyrå sin kostnadsindeks for lastebiltransport, langtransport og innanriks sjøfart. Indeksane viser at sjøtransporten har hatt ei høgare kostnadsutvikling enn vegtransporten sidan 2016. Auken kjem av at bunkersprisene i sjøtransporten har auka relativt raskt etter eit signifikant prisfall i perioden 2014–2016. Dessutan har Statistisk sentralbyrå revidert statistikken slik at drivstoffkostnader påverkar kostnadsindeksen i endå større grad frå og med 2017.

Ein annan indikator for dette etappemålet er utviklinga i import på containrar på utvalde konkurranseflater mellom sjø- og vegtransport. Kystverket følgjer utviklinga ved å samanhalde vekstratane for tonnmengdene for import med lastebil (der omtrent halvparten kjem til Norge via Svinnesund) med tonnmengdene for import med sjøcontainer til dei offentlege hamnene.

Tal frå Statistisk sentralbyrå (hamnestatistikk og utanrikshandelsstatistikk) viser at containerbasert sjøtransport hadde ein sterkare vekst enn import på lastebil i perioden 2011–2018. Frå 2017 til 2018 var veksten på containerbasert sjøtransport på 5,5 pst., medan import av gods på lastebil hadde ei svak negativ utvikling (-0,5 pst.) i same periode. I absolutte tonnmengder var veksten i import i sjøcontainrarar meir enn tre gonger så stor som nedgangen i import med lastebil. Utviklinga er positiv, sjølv om volumet på sjøcontainrarar er langt mindre enn importen på lastebil, med om lag 2,8 mill. tonn mot 8,2 mill. tonn på veg i 2018.

6.2.2 Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen

Nullvisjonen inneber at transportsystemet, transportmidlane og regelverket skal utformast slik at det fremjar trafikksikker atferd hos trafikantane og i størst mogeleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i heile transportsektoren, men utfordringane og behovet for tiltak varierer betydeleg mellom dei ulike delane av sektoren.

Etappemål i planperioden er:

- talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030
- oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksni-vået i jernbane, luftfart og sjøtransport.

Transportetatane og dei ulike tilsynsetatane på transportområdet har alle ei viktig rolle i arbeidet med å betre trafikksikkerheten. Det same har Statens havarikommisjon for transport. Havarikommisjonen undersøker utvalde vegulykker, jernbaneulykker og alvorlege jernbanehendingar, luftfartsulykker og alvorlege luftfartshendingar og sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Målet med undersøkingane er å avdekkje tilhøve med verknad for tryggleiken.

Etappemål: Talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030

For veg inneber etappemålet ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde på om lag 60 pst. innan 2030 samanlikna med gjennomsnittet for åra 2012–2015. Målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 om maksimalt 500 drepne og hardt skadde i 2024 er eit delmål på vegen mot målet for 2030.

Målretta trafikkskyggleiksarbeid gir resultat. Det har over tid vore ein stabil nedgang i talet på drepne i vegtrafikken. I 2018 var det 108 omkomne, og Noreg blei for fjerde år på rad det landet i Europa med færrest omkomne i vegtrafikken per innbyggjar. Målkurva i figur 6.1 viser nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2030 om maksimalt 350 drepne og hardt skadde. Førebelse tal for 2018 viser ein progresjon i samsvar med målkurva.

Investeringar på riksvegnettet vil bidra til færre drepne og hardt skadde. Dette gjeld både store vegprosjekt og tiltak som å bygge midtdelrar på to- og trefeltsvegar, forsterka midtoppmerking, tiltak mot utforkøyringsulykker m.m. Tidlegare hadde vi vegar med mange dødsulykker, m.a. E6 i Østfold og E18 i Vestfold. Etter bygginga av firefeltsveg på desse strekningane har ein sett ei betydeleg forbetring i trafikkskyggleiken.

Statens vegvesen og Nye Veier har i 2020 planlagt å opne i alt 55,6 km firefelts veg og 19,0 km to- og trefelts veg med midtrekkverk. Det er i tillegg lagt opp til å etablere forsterka midtoppmerking på om lag 100 km riksveg.

Det er rekna at investeringar som Statens vegvesen skal utføre på riksvegnettet i 2020 vil gi ein årleg, gjennomsnittleg reduksjon i talet på drepne og hardt skadde med til saman om lag 4. Investeringar gjennomført av Nye Veier, kampanjar, tilsyn, kontrollar, tiltak knytt til føraropplæringa og trafikkskyggingstiltak i regi av andre aktørar bidreg òg til å redusere talet på drepne og hardt skadde.

Midlane til programområdet trafikkskyggleik over Statens vegvesen sitt budsjett blir i 2020 i hovudsak nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker og utforkøyringsulykker.

Arbeidet med trafikkskyggleik er nærmare omtalt under programkategori 21.30 Vegformål.

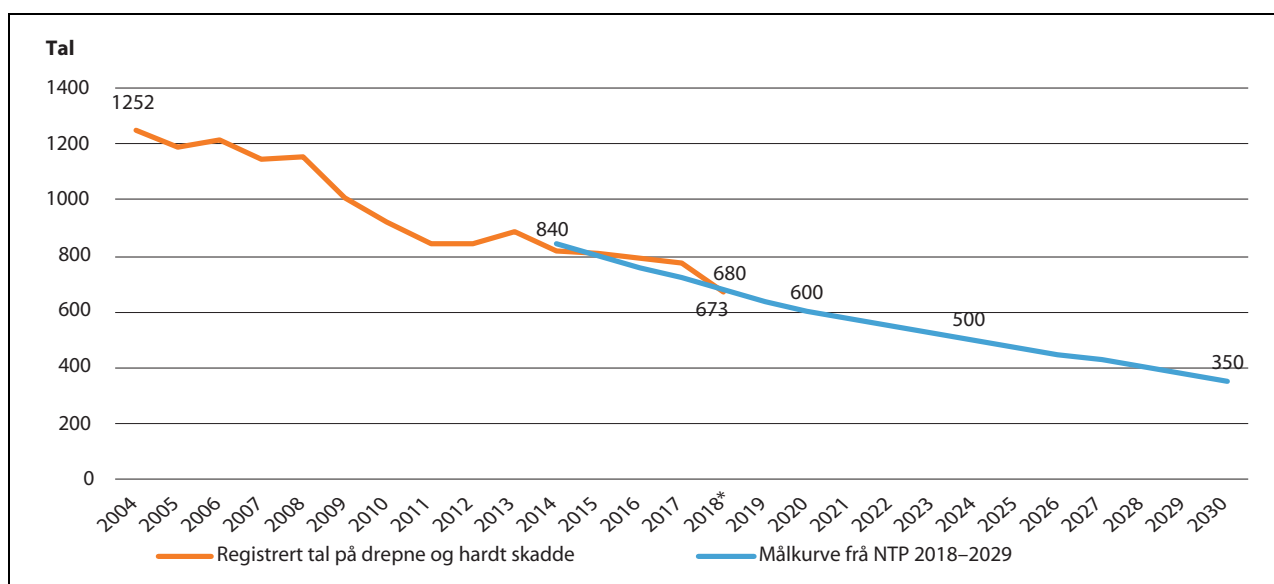
Etappemål: Oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport

Jernbane

I jernbanesektoren blir det systematisk arbeidd med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanestrekningane blir analyserte for å identifisere risikotilhøve og prioritere tiltak. Tiltak for å førebyggje ulykker blir prioritert basert på ei samla vurdering av risikobiletet. Det blir gjennomført førebyggjande tiltak både mot dei ulykkene som skjer oftast og mot dei som skjer sjeldan, men vil ha alvorlege konsekvensar. Risiko er i hovudsak knytt til planovergangar, personar som er i eller ved sporet, avsporingar og ras.

I perioden 2014–2018 omkom i alt 14 personar i ulykker knytt til jernbanetransporten i Noreg, medan 10 blei hardt skadde. Sjølv om tala er låge og kan variere frå år til år, tydar trenden på at ein vil komme under det fastsette målet for maksimalt tal drepne og hardt skadde i jernbanesektoren i 2023.

Konkrete tiltak som blir gjennomført i eksisterande infrastruktur omfattar tekniske tiltak og barrierar mot menneskelege feil, skredsikring,



Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2004–2018 og målkurve fram til 2030

* Talet for 2018 er førebels.

Kjelde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

sikring og sanering av planovergangar, tunnelsikring og miljøtiltak. Bane NOR gjer ei samla vurdering av risikobiletet, og gjennomfører dei tiltaka som er venta å gi best måloppnåing for å førebyggje ulykker. Målet er at alle tiltak skal bidra til å oppretthalde eller forbetre nivået på tryggleiken.

Luftfart

Luftfarten har generelt eit høgt tryggleiksnivå. Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med norsk luftfart.

Globalisering og auka konkurranse har ført til endringar i luftfarten, og Luftfartstilsynet følgjer denne utviklinga. Det er òg ei prioritert oppgåve å følgje opp tryggleiksmessige utfordringar for off-shore helikopteroperasjonar. Det same gjeld førebygging av terror og sabotasje (security), og IKT-tryggleik der det er behov for styrkt kompetanse og kapasitet.

For Avinor er hovudmålet å førebyggje uønskete hendingar og sikre god beredskap. Avinor skal oppretthalde og vidareutvikle eit høgt kvalitativt tryggleiksnivå i heile verksemda. Selskapet har risikobasert tryggleiksstyring og gode rapporteringsrutinar internt i konsernet.

Det var i 2018 ingen luftfartsulykker med eller utan personskadar eller alvorlege luftfartshendingar i norsk luftfart der Avinor eller Avinor Flysikring medverka til årsaken. Oppfølging av avvik har høg merksemd i alle delar av konsernet.

Droneaktiviteten aukar. Avinor rapporterer ulovleg aktivitet, og tek òg del i arbeidet nasjonalt og på europeisk nivå for å få på plass regelverk for ein sikker bruk av dronar.

Beredskapsstyring og førebyggjande tryggleiksstyring er viktige og integrerte delar av styringa av verksemda i Avinor. I dette ligg å sikre behovet som samfunnet har for meir robust og påliteleg transport av menneske og gods og for å bidra til å redusere risikoen for ulykker, å førebyggje hendingar som kan truge tryggleiken i luftfarten. Det omfattar òg å ha ein beredskap og ei krisehandtering som reduserer konsekvensar der som uønskete hendingar oppstår.

Utviklinga i teknologi og regelverk stiller krav til ny teknologi. Avinor vil i neste treårsperiode sikre at moderne utstyr til tryggleikskontroll av innsjekka bagasje blir teke i bruk. Prosjektet vil føre til eit høgare nivå på tryggleiken samstundes som det er venta ein reduksjon i løpande personellkostnader til denne type tryggleikskontrollar.

Sjøtransport

Tryggleiken i sjøtransporten er høg. Risikoen for skipsulykker er knytt til hendingar med skip og last som m.a. kollisjon, grunnstøyting, kontaktskade, brann, eksplosjon, strukturskade på skrog, maskinhavari m.m. Det er lite sannsynleg at det skjer større ulykker, men slike ulykker kan ha alvorlege konsekvensar. I 2018 var det høvesvis to og seks omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy og med fritidsfartøy.

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 framover. Sjøtryggleikstiltaka til Kystverket har som mål å unngå alle ulykker. Døme på tiltak Kystverket har sett i gang er utviding av dekningsområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet, omlegging av navigasjonsrettleiinga til IALA-standard og utbygging av AIS-basestasjonar på Svalbard. I tillegg vidareutviklar BarentsWatch stadig sine tenester. Alle desse eksisterande og planlagde tiltaka vil over tid bidra til å betre sjøtryggleiken.

Maritim infrastruktur er viktig for sjøtryggleiken, og krav til oppetid baserer seg på internasjonale standardar for navigasjonsinnretningar som har lys. I 2018 var oppetida for innretningane som vurderast å vere avgjerande viktige 99,8 pst., noko som er i tråd med dei internasjonale standardane. Kystverket vil halde fram med tiltak som skal oppretthalde oppetida, m.a. med vidare fornying og modernisering av lyskjelder i fyrlykter. Samstundes vil innføring av fjernovervaking føre til at faktisk oppetid blir betre. Fornyning og modernisering av lyskjelder i fyrlykter bidreg også positivt til driftstryggleiken og vil gi lågare driftskostnader.

Årsaken til ulykker med fritidsbåtar er samansette, og for å betre tryggleiken krevjast det samarbeid mellom fleire etatar og organisasjonar. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet deler på leiarskapet i Sakkyndig råd for fritidsfartøy, som er eit samarbeidsorgan for offentlege myndigheiter med ansvar på området og frivillige organisasjonar som arbeider for tryggleik på fritidsbåtar. Rådet skal fremje tryggleik ved bruk av fritidsbåtar og koordinere initiativ mellom aktørane.

Etappe mål: Unngå ulykker med akutt forureining

Alle ulykker i sjøtransporten kan potensielt føre til forureining. Kystverket har fleire verkemiddel og tiltak som har som mål å redusere risikoen for ulykker med akutt forureining. M.a. regulerer loslova trafikk av farleg og forureinande last. Vidare følgjer sjøtrafikksentralen i Vardø særleg

med på risikotrafikk langs fastlandskysten og ved Svalbard.

Det blei ikkje registrert alvorleg forureining i samband med navigasjonsulykker i 2018. Det største enkeltutsleppet var på om lag 350 kubikkmeter marin diesel og andre oljeprodukt etter kollisjonen mellom Sola TS og KNM Helge Ingstad i Hjeltefjorden. Ein del av utsleppet er tatt opp, mens resten blir brote ned ved fordamping og fortynning i vassmassane. Samla sett er miljøkonsekvensane av utsleppet små og lokale.

6.2.3 Redusere klimagassutsleppa og andre negative miljøkonsekvensar

Regjeringa si klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje miljøomsyn til grunn for sine aktiviteter 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 (2019–2020) 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 lågutsleppsfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar. Samferdselsdepartementet legg stor vekt på kostnadseffektive løysingar og eit taktskifte for å ta i bruk meir miljøvennleg transportmiddelteknologi og alternative drivstoff. Departementet skal bidra til at det blir lagt til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet, og fortsette å stimulere til fleire klima- og miljøvennlege løysingar for personar og gods. Regjeringa vil bidra til å redusere klimagassutsleppa frå godstransporten ved å stimulere til å ta i bruk meir miljøvennleg transportmiddelteknologi, alternative drivstoff og effektivisere transport og logistikk.

Samferdselssektoren påverkar naturmangfaldet gjennom å vere utbyggjar og forvaltar av infrastruktur med tilhøyrande aktivitet. Regjeringa arbeider for å redusere negativ påverknad på naturmangfaldet og vassmiljø, og for å redusere bruken av miljøskadelege kjemikaliar frå sektoren.

Støy og redusert luftkvalitet er lokale miljøproblem som kan påverke helsa til folk negativt. Regjeringa legg til rette for at kommunane har tilgjengelege verkemiddel for å betre den lokale luftkvaliteten og redusere støypåverknaden. I tillegg følgjer staten opp fastsette forskriftskrav ved eigne anlegg.

Etappemåla for miljø- og klima i planperioden er:

- redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål
- bidra til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy
- avgrense tapet av naturmangfald.

Etappemål: Redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål

Som eit bidrag til Parisavtalen har Noreg meldt inn ei forplikting, på visse vilkår, på minst 40 pst. reduksjon i klimagassutsleppa innan 2030 samanlikna med 1990, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU*. Noreg og EU arbeider no for ei felles oppfyljing av utsleppsmåla for 2030. Ein avtale med EU vil innebere at Noreg vil få eit nasjonalt utsleppsmål for ikkje-kvotepliktig sektor på linje med samanliknbare EU-land.

Transport er ei av dei største kjeldene til klimagassutslepp i Noreg og har den største delen av utsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor. I Granavolden-plattformen går det fram at regjeringa har som mål at reduksjonen skjer gjennom innanlandske tiltak og planlegg for dette. Om strengt nødvendig kan fleksibiliteten i EUs rammeverk nyttast. Regjeringa vil òg ha sektorvise ambisjonar for kutt i klimagassutsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor, m.a. å halvere utsleppa frå transportsektoren innan 2030. Desse måltala er baserte på betringar av teknologisk mogning i ulike delar av transportsektoren. Måla er førebels ikkje operasjonaliserte, og det er ikkje greidd ut kva for tiltak som er nødvendige for å oppnå måla. Regjeringa vil utarbeide ein meir detaljert plan for å oppfylle Noregs klimamål for ikkje-kvotepliktig sektor når ein avtale med EU om sams oppfyljing er på plass. I denne samanhengen har seks departement gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utgreie 50 pst. kutt i klimagassutsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor (Klimakur 2030) der Vegdirektoratet og Kystverket bidreg frå transportsektoren.

Rapportering for klimagassutslepp

Auka transportarbeid gjer at klimagassutsleppa har auka med 29 pst. for innanriks luftfart og med 22 pst. for vegtrafikk i perioden 1990–2017. Befolkninga i Noreg har i same periode auka frå 4,2 til 5,3 millionar, ei auke på 26 pst. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at utsleppa frå personbilar samla sett var om lag 5 pst. lågare i 2017 enn i 1990, medan utsleppa frå tunge køyretøy og andre

lette køyretøy enn personbilar var om lag 80 pst. høgare i 2017 enn i 1990. I same periode har klimagassutsleppa frå innanriks sjøtransport og fiske auka med om lag 5 pst. Figur 6.2 viser utslepp av klimagassar frå transport i perioden 2005–2018. Tala for 2018 er førebelse.

Førebelse tal frå Statistisk sentralbyrå for 2018 viser at klimagassutsleppa frå vegtrafikken var 9,0 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Dette utgjør 17 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Utsleppa auka med 2,8 pst. frå 2017 til 2018. Utsleppsauken i 2018 kjem i hovudsak av at omsetninga av palmeoljebasert biodrivstoff blei redusert frå 2017 til 2018. Samstundes viser statistikken at det har vore ein trafikkvekst på mellom 1,5 og 2,5 pst. for både lette og tunge køyretøy frå 2017 til 2018.

For sivil luftfart er det berre utslepp frå innanriks luftfart som inngår i Noregs utsleppsforpliktingar som er meldt inn til FN som Noregs bidrag under Paris-avtalen og lovfesta i klimaloven. Innanriks luftfart i Noreg, inklusive Forsvaret, slapp i 2017 ut om lag 1,3 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Det utgjorde 2,4 pst. av samla innanriks utslepp. Utsleppa har vore relativt stabile sidan 2005. Klimagassutsleppa frå utanrikstrafikken, det vil seie frå norske flyplassar til første destinasjon i utlandet, var i 2017 på 1,67 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Dette var ein liten auke frå 2016.

Meir enn 80 pst. av togtrafikken i Noreg skjer med elektriske tog, og jernbanen har låge klimagassutslepp per transportert eining samanlikna med andre motoriserte transportformar. Jernbanetransporten slepp årleg ut om lag 0,05 mill. tonn CO₂, noko som i 2017 svarar til om lag 0,3 pst. av

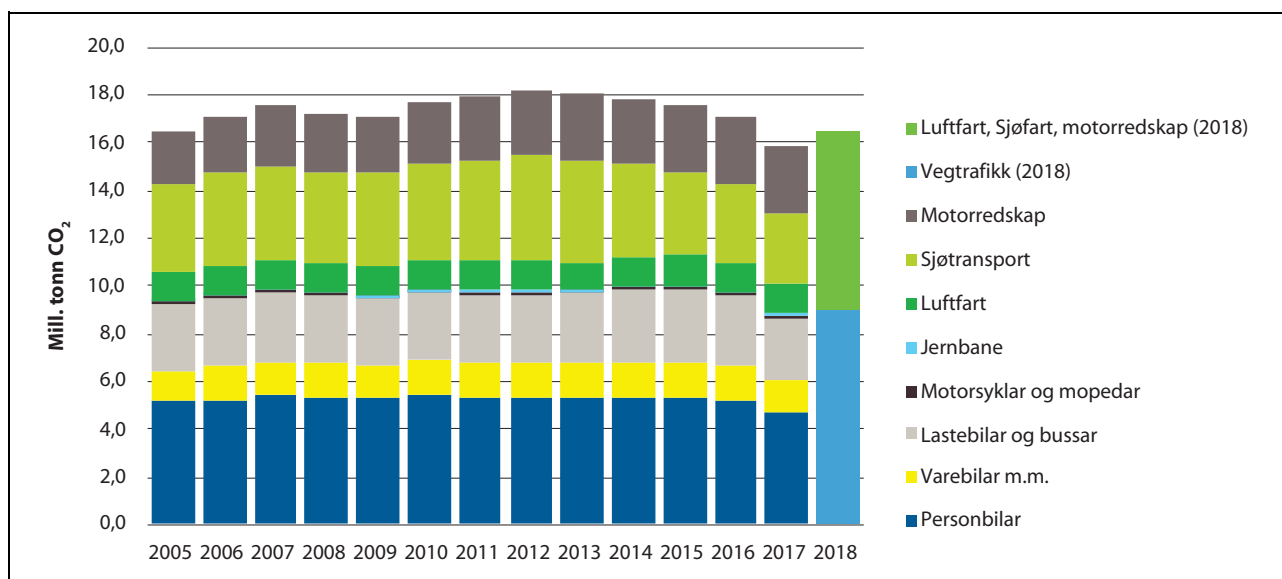
samla innanriks utslepp. Jernbanedirektoratet arbeider med eit prosjekt som ser på om det er mogeleg med nullutsleppsløysingar for dagens dieselstrekningar som er meir lønnsamme enn å bygge kontaktleidningsanlegg.

Klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske var i 2017 på 3,0 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Det er ein reduksjon på 9,6 pst. samanlikna med 2016. Utsleppa er redusert med om lag ein tredel i perioden 2012–2017. Mogelege årsaker til utsleppsreduksjonen er lågare aktivitet i petroleumssektoren og blant offshore-skipa, og introduksjon av fleire nye og meir energieffektive ferjer som nyttar låg- eller nullutsleppsdrivstoff.

Endring av transportmiddelfordeling

Utslepp av klimagassar blir påverka av val av transportform. Statistikk for innanlandsk persontransport viser ein auke i jernbanetransporten med 13,8 pst. i åra 2013–2017. I dette inngår ein auke i forstadsbane og sporveg på 31 pst. Transport med personbil har ein marknadssdel som ligg stabilt på 76–77 pst. i perioden. Transportarbeidet med personbil har auka med om lag 7 pst. frå 2013 til 2017.

I godstransporten avheng val av transportløysingar av kva ein handlar og kven ein handlar med. Konkurransesflatene mellom transportformene er derfor små. Frå 2016 til 2017 har transportarbeidet totalt på norsk område auka mest på jernbane med nær 6 pst., tett etterfølgt av sjø med over 5 pst. Veg auka med i underkant av 3 pst.



Figur 6.2 Utslepp av klimagassar frå transport 2005–2018

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

Biodrivstoff

I 2018 blei det omsett 497 mill. liter biodrivstoff til vegtransport, som er ein nedgang på om lag 25 pst. frå 2017. Nedgangen kjem først og fremst av ein kraftig reduksjon i importen av drivstoff basert på palmeolje. Omsetninga av avansert biodrivstoff auka kraftig i 2018. Avansert biodrivstoff er produsert av rester og avfall frå næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Samla blei det omsett 190 mill. liter avansert biodrivstoff, ein auke på nærmare 40 pst. samanlikna med 2017.

Teknologi

Noreg har eit mål om at utsleppa frå nye personbilar ikkje skal overstige eit gjennomsnitt på 85 g CO₂/km i 2020. Målet blei nådd allereie i 2017. Utsleppa var 177 g CO₂/km i 2006. I 2017 var dei reduserte til 82 g CO₂/km og i 2018 til 71 g CO₂/km. Ved å leggje om eingongsavgifta for å stimulere til ein bilpark med lågare utslepp, har regjeringa bidrege til at dei som vel miljøvennlege bilar har fått lågare avgift.

Det var 2 481 ladestasjonar med 12 881 ladepunkt for elbilar i Noreg per 1. juni 2019. Rundt 3 000 av desse tilbyr hurtiglading. Per februar 2019 var fem hydrogenfyllestasjonar i drift og seks stasjonar under etablering, med planlagt opning i 2019–2020. Som følgje av ein eksplosjon på UnoX sin hydrogenfyllestasjon i Sandvika i 10. juni 2019 er alle offentleg tilgjengelege hydrogenfyllestasjonar i Noreg mellombels stengd.

Krav til null- eller lågutslepp ved utlysing av nye riksvegferjeambod, der det ligg til rette for det, vil bidra til at utsleppa blir reduserte. Riksvegferjene slapp i 2018 ut 245 000 tonn CO₂ som er ein nedgang på 15 000 tonn frå 2017.

For å utvikle enda eit nullutsleppsalternativ har Statens vegvesen starta eit utviklingsprosjekt for ei delvis hydrogendriven ferje. Ferja er planlagt sett i drift i 2021.

Kystverket har gjort Environmental Ship Index (ESI) tilgjengeleg for hamnene gjennom meldingstenesta SafeSeaNet Norway. Indeksen blir brukt til å gi miljørabattar og til å differensiere avgifter både frå Kystverket og hamnene. For å stimulere til meir miljøvennlege skip tilbyr nokre hamner miljørabatt på anløpsavgifta eller kaiverderlaget. I 2018 var det i alt 23 hamner som tilbød slik miljørabatt.

Talet på skip som nyttar låg- eller nullutsleppsteknologi aukar. Tal frå DNV GL viser at det i første kvartal 2019 var 65 heilelektriske eller batteri-

hybride fartøy og 61 fartøy som nytta flytande naturgass (LNG) og som i hovudsak opererte i norske farvatn.

I første kvartal 2019 var det 92 landstraumanlegg, 13 ladeanlegg for ferjer, ti bunkringsanlegg for flytande naturgass (LNG) og eitt anlegg for bunkring av metanol. For å stimulere til meir bruk av låg- og nullutsleppsteknologi i sjøtransporten finst det ei rekkje offentlege verkemiddel, som avgifter på utslepp av CO₂, NO_x og svovel, og fleire støtteordningar frå Enova og Innovasjon Norge.

Rapportering for nullutsleppskøyretøy

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* presenterte regjeringa desse måltala for sal av køyretøy:

- nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025
- nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025
- innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy
- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp.

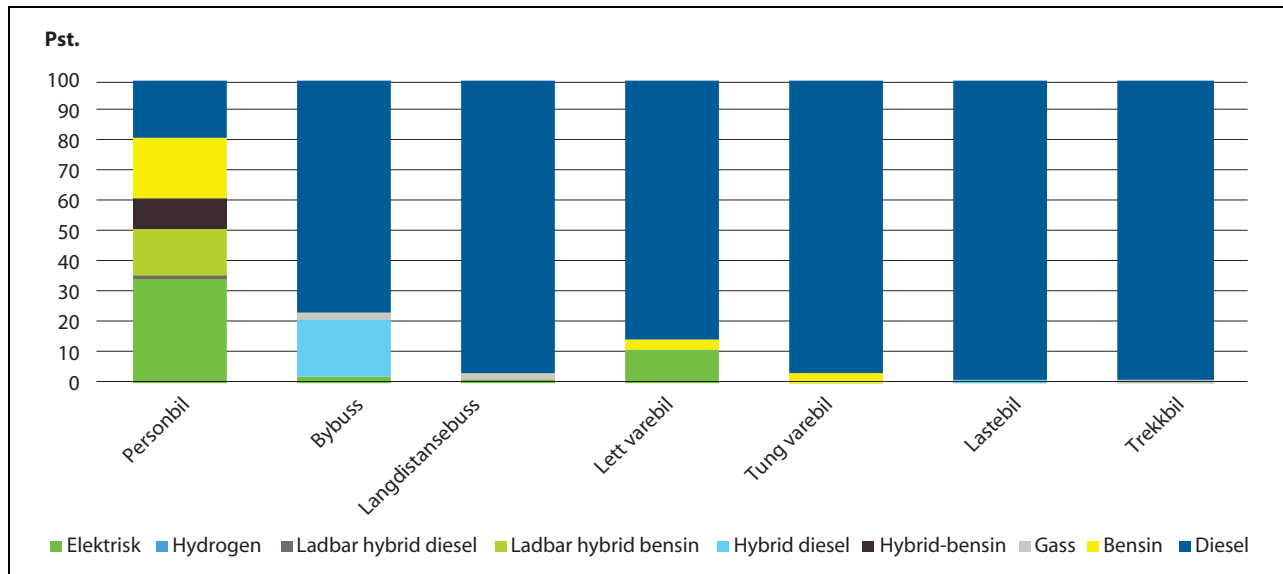
Ein føresetnad for å nå måltala er at nullutsleppsteknologien blir betre og billegare i alle dei ulike køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar. Vi når ikkje ambisiøse utsleppsreduksjonar i vegtransporten utan verkemiddel. Eksisterande verkemiddel som t.d. fritak for meirverdiavgift og eingongsavgift, reduserte bompengar og pareringsfordelar gir vesentlege bidrag til å nå måltala.

Fordelinga på framdriftsteknologi for dei ulike nyregistrerte køyretøya i 2018 er vist i figur 6.3. Nyregistrerte køyretøy inkluderer òg bruktimport.

Nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025

I 2018 var 30,6 pst. av salet av nye bilar nullutsleppskøyretøy, medan delen i 2017 var 20,4 pst. Av dei 45 845 nye personbilane med nullutslepp som blei selde i 2018, var 46 hydrogenbilar. Ved utgangen av 2018 var det i overkant av 195 000 nullutsleppsbilar i Noreg. Av desse var 138 hydrogenbilar. Nullutsleppskøyretøya utgjorde 7,1 pst. av Noregs personbilar.

Noreg har den høgaste elbildelen i verda, både samanlikna med salet av nye bilar og den totale bilparken. Noreg har vore eit føregangsland for



Figur 6.3 Nyregistrerte kjøretøy i 2018 etter framdriftsteknologi

Kjelde: Statens vegvesen

elbilpolitikk. Dette kjem m.a. av verkemiddel som er nytta på avgiftssida og brukssida for både nullutsleppsbilar og konvensjonelle bilar.

Utvalet av elbilar aukar for dei fleste bilmodellane, med unntak av familiebilene (stasjonsvogn). Det er i dag lang ventetid på fleire elektriske bilmodellar.

Batteriprisane fell raskt. Sjølv utan elbilfordelane kan elektriske personbilar snart vere konkurransedyktige samanlikna med konvensjonelle personbilar. Vidare auke av salet av nullutsleppskjøretøy er avhengig av modellar som marknaden etterspør med tilstrekkeleg volum og konkurransedyktige prisar. Dette er avhengig av at òg andre land etterspør eit breiare modellspekter og større volum.

For lette varebilar var 10 pst. av salet nullutsleppsbilar i 2018, ein auke frå 4,5 pst. i 2017. Ved utgangen av 2018 var det 5 281 lette varebilar med nullutslepp. Dette utgjer 2,2 pst. av alle dei lette varebilane. Utvalet av varebilmodellar med nullutsleppsteknologi er mindre enn for personbilar, og dei har kortare rekkevidde.

For elektriske varebilar er det venta ein vekst i talet på modellar fram mot 2025. Frå 2020 ser ein for seg fleire nye modellar og oppgradering av gjeldande modellar. Frå rundt 2022 er det realistisk å få modellar med tilsvarande eigenskapar som dei tradisjonelle dieselvarebilane, men at desse vil bli produserte i forholdsvis liten skala.

Nye bybussar skal vere nullutsleppskjøretøy eller bruke biogass i 2025

Biogass som drivstoff i bybussar har vore i bruk i fleire år. Per august 2019 var det 680 bybussar i Noreg som kan gå på biogass (eller naturgass). Det svarar til 9,1 pst. av alle bybussar. Til no har dei fleste gassbussane blitt kjøpt inn i kommunal/fylkeskommunal regi.

Elektriske bybussar er nå på god veg inn i kollektivtransporten i våre største byar. Per august 2019 var det 184 elektriske bybussar i Noreg. Dette svarar til 2,5 pst. av alle bybussar. Kina ligg langt framme når gjeld bruk og produksjon av elektriske bussar. Hovuddelen av elektriske bussar i verda i dag blir laga i Kina for den innlandske marknaden. Til forskjell frå personbilmarknaden, der få eller ingen kinesiske bilprodusentar tilbyr kjøretøy i europeiske land, er kinesiske aktørar til stades i den europeiske bussmarknaden. Fleire europeiske bilprodusentar har òg auka merksemd på elektriske bussar.

Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskjøretøy

I 2018 var det registrert 25 tunge nullutsleppsvarer bilar og 13 nullutsleppslastebilar. Av tyngre varebilar, langdistansebussar og lastebilar er det få elektriske modellar. Mange produsentar har planar om å lansere nullutsleppsmodellar som skal produserast i stort volum, men få har til no kome på marknaden.

Langdistansebussar krev meir energi og går i mindre grad på ei fast rute med fast ladeinfrastruktur enn bybussar. Det er derfor få nullutsleppsmodellar for langdistansebussane. Batterikapasitet, statisk ladehastigheit, dynamisk lading eller hydrogen må utviklast vidare.

For lastebilar finst det testprodukt både på elektrisitet og hydrogen, men lansering av standard produkt er lenger fram i tid enn for varebilar og bussar. Dei fleste nullutsleppslastebilane er laga i liten skala med kort rekkevidde og ofte konstruert ved å byggje om diesellastebilar. Volvo og Renault vil i 2019/2020 starte småserieproduksjon av batteridrivne lastebilar på inntil 26 tonn.

Lastebilar blir skifta ut oftare enn personbilar. Når konkurransedyktige null- og lågutsleppsløysingar blir tilgjengelege, kan det derfor forventast rask innfasing. Nokre av dei same aktørane som produserer bussar, produserer òg andre tunge køyretøy og har ambisiøse planar om elektriske lastebilar. Dette vil kunne gi positive synergieffektar og lågare produksjonspris. Første serieproduksjon av elektriske langdistansebussar i Europa er venta først etter 2020.

For dei tyngre varebilane har fleire av bilprodusentane lansert elektriske modellar i 2019. I følge Miljødirektoratet er det venta at det først fram mot 2022 vil komme oppgraderingar til større batteripakkar, alternativt nye modellar, som meir realistisk kan erstatte ein tradisjonell dieselvarebil. Når lågare driftskostnader fullt ut vil kompensere for høgare innkjøpspris, vil variere avhengig av m.a. bruksmønster.

Framdrift med hydrogen og brenselcelle i varebilar, lastebilar og bussar er framleis umoden teknologi, men finst i demonstrasjonsprosjekt. På sikt kan hydrogenteknologi bli ei relevant løysing for tunge køyretøy, kanskje særleg i form av lengre rekkevidde.

Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp

Samferdselsdepartementet arbeider vidare med å utvikle indikatorar for å få ein eintydig rapportering på dette målet.

Framskrivningar av klimagassutslepp og arbeidet framover

I Meld. St. 1 (2019–2020) *Nasjonalbudsjettet 2020* er det presentert framskrivningar av utslepp til luft.

Det er rekna med at utsleppa av klimagassar vil gå ned. Overslaget for norske utslepp er i 2030 på 45 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Utslepp frå

ikkje-kvotepiktig transport er rekna til å minke frå 15,4 mill. tonn CO₂ i 2018 til 11,2 mill. tonn i 2030. Av dette vil vegtransporten reduserast frå 9,0 mill. tonn til 6,1 mill. tonn.

Framskrivningane og føresetnadene for desse tala er nærmare omtalt i Nasjonalbudsjettet 2020.

CO₂-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 utsleppseffektiv, og at teknologi for låg- og nullutsleppskøyretøy skal bli meir konkurransedyktig.

Regjeringa vil arbeide vidare med tiltak som har effekt både på kort og lang sikt, slik at transportsektoren bidreg til at Noreg skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050. I statsbudsjettet for 2020 foreslår regjeringa tiltak som m.a. gir lågare utslepp frå nye køyretøy, betre kollektivtransporttilbod, legg til rette for gåing og sykling i storbyområda og som stimulerer til å overføre gods-transport frå veg til sjø og jernbane.

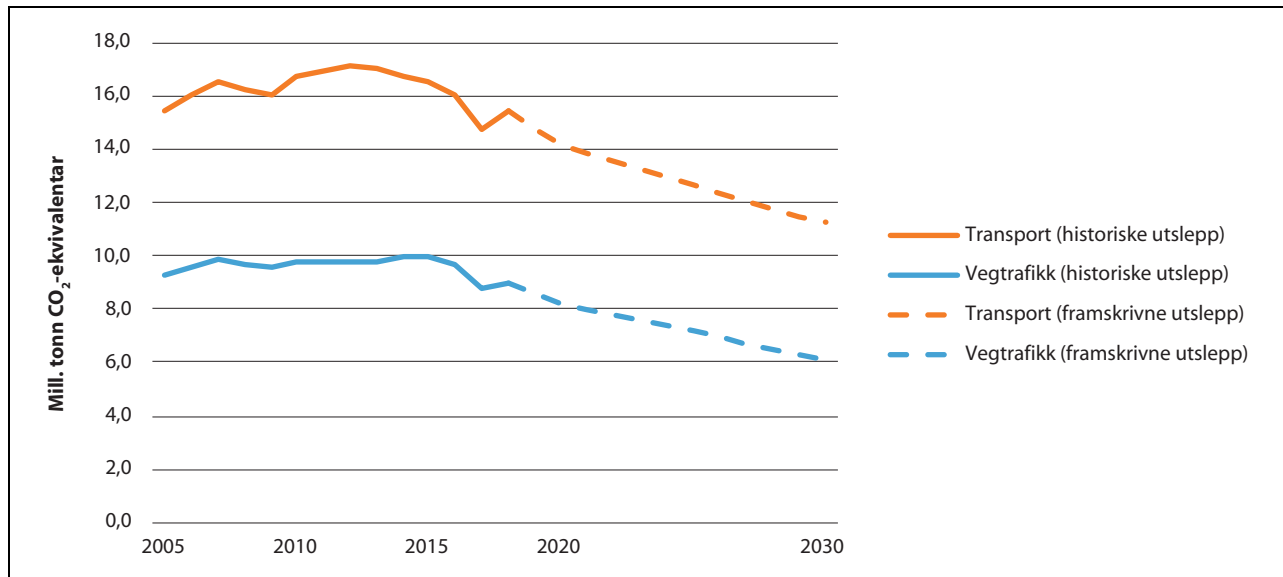
Elbilar har m.a. fritak frå eingongsavgifta, nullsats i meirverdiavgifta og fritak frå trafikkforsikringsavgift (frå og med 2018). Desse skatte- og avgiftsletta er rekna til 12 mrd. kr i 2019.

Gratis parkering, ferjetransport, bompengerbattar og tilgang til kollektivfelt blir fastsett lokalt, men utsleppsfrie bilar skal ikkje ha meir enn halvparten av takstane til bilar som ikkje er nullutsleppsbilar. Førebelse tal frå Statens vegvesen viser at verdien av passeringar med nullutsleppskøyretøy i bomstasjonar var om lag 1 200 mill. kr i 2018. I 2019 har fleire bompengeprojekt innført betaling for nullutsleppskøyretøy. Verdien av transport med nullutsleppskøyretøy på ferje er rekna til 45 mill. kr i 2019. I tillegg er det gunstige vilkår for parkering (gratis/halv takst) og tilgang til kollektivfelt.

Noreg støtter EUs arbeid for å innføre registrering av CO₂-utslepp og CO₂-krav òg for lastebilar.

Frå 1. januar 2020 blir det krav om at 20 pst. av omsett drivstoff til vegtransport skal vere biodrivstoff, med eit delkrav om 4 pst. avansert biodrivstoff. Sal av avansert biodrivstoff tel dobbelt (1 liter tel som sal av 2 liter) så omsetningskravet vil derfor utgjere 16 volumprosent biodrivstoff.

Frå 1. januar 2020 er det innført eit omsetningskrav på 0,5 pst. avansert biodrivstoff til luftfart. Innanriks luftfart og luftfart i EØS-området er i hovudsak ein del av EUs kvotesystem. I tillegg har Noreg, som eitt av få land i verda CO₂-avgift på flygingar innanriks. Noreg tek del i miljøarbeidet på luftfartsområdet gjennom FN-organisasjo-



Figur 6.4 Ikkje-kvotepiktige klimagassutslipp frå transportsektoren 2005–2030

Kjelder: Statistisk sentralbyrå, Miljødirektoratet, NIBIO og Finansdepartementet.

nen ICAO. For å handtere klimagassutslappa frå internasjonal luftfart, har ICAO vedteke å etablere ein global marknadsmekanisme for kjøp av reduksjon av utslipp frå andre sektorar. Noreg vil delta i denne. Sjå meir om denne marknadsmekanismen, kalla CORSIA, under del II Programkategori 21.20 Luftfartsformål.

Som ei oppfølging av oppmodingsvedtak 19 (2016–2017) greier Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet ut om og ev. korleis ein kan innføre eit omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfarten.

Samferdselsdepartementet har utarbeidd fleire handlingsplanar om auka bruk av låg- og nullutslippsteknologi og biodrivstoff. Plan for fossilfri kollektivtrafikk innan 2025 og Handlingplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport, blei lagt fram før sommaren 2019. Desse planane følgjer m.a. opp Nasjonal transportplan 2018–2029.

Regjeringa sin plan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport blei utarbeidd ut frå at utbygging av infrastruktur for nullutslppsdrivstoff på eit så tidleg stadium som mogeleg skal gjennomførast utan tilskot. Dei verkemidla som styresmaktene har, t.d. Enova, skal byggje opp under dette.

Planen for fossilfri kollektivtrafikk innen 2025 viser at fossilfri kollektivtrafikk er i ferd med å bli konkurransedyktig samanlikna med konvensjonell kollektivtrafikk i nokre segment. I planen varslar regjeringa m.a. at satsinga på Enova blir vidareført og at krav til fossilfri kollektivtrafikk blir vurdert.

Regjeringa har lagt fram nye handlingsplanar som m.a. omtalar fylkesvegferjesambanda. I regjeringas nye handlingsplan for grøn skipsfart er det varsla at det skal takast omsyn til auka kostnader som følgje av at fylkeskommunane har stilt krav om lav- og nullutslppslysingar i ferje- og hurtigbåtsamband ved framtidige revisjonar av kostnadsnøkane i inntektssystemet for fylkeskommunane. I same plan blir det varsla at regjeringa vil vurdere å stille krav om lav- og nullutslppslysingar i offentlege ferje- og hurtigbåtanbod, der det ligg til rette for dette. Regjeringa vil i tillegg vurdere krav til fossilfri kollektivtrafikk, òg ferjer, i samband med den nye planen for fossilfri kollektivtrafikk. Arbeidet med Klimakur 2030 vil òg kunne gjere tiltak og verkemiddel tydelegare.

Bymiljøavtalane og byvekstavtalane vil vere blant dei viktige verktøya for å oppnå at fleire reiser kollektivt, sykklar og går i dei største byområda. Regjeringa foreslår om lag 5,4 mrd. kr til bymiljøavtalane/byvekstavtalane, belønningsordninga og tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i 2020. Dette er ein auke på om lag 46 pst. frå 2019. Av dette blir det foreslått 2,1 mrd. kr i tilskot til store kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda, der staten dekkjer inntil 50 pst. av kostnadene. I tillegg er det sett av om lag 850 mill. kr, slik at regjeringa kan tilby lokale styresmakter å auke det statlege bidraget til 66 pst. Vidare foreslår regjeringa om lag 700 mill. kr til kollektivtransport, sykkel- og gangetiltak langs riksvegar, 1 500 mill. kr til belønningsmidlar og

300 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane.

Til jernbaneformål er det foreslått om lag 26,8 mrd. kr i 2020. Kjøp av persontransport med tog er auka med 210 mill. kr, for å fase inn ni nye tog i Austlandsområdet, forbetre togtilbodet med m.a. fleire avgangar og betre mobildekning og byggje om vanlege sittevogner til vogner med liggestoler for å gjere nattoga meir attraktive for pendlarar og forretningsreisande.

For tilskotsordninga for effektive og miljøvennlige hamner er det foreslått 51,3 mill. kr, og for tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø foreslår regjeringa 50 mill. kr. Det er sett av 88 mill. kr til den førebelse tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til jernbane. Løyvinga til kjøp av riksvegferjetenester skal sikre oppfølging av inngåtte kontraktar for drift av riksvegferjesambanda. I nye kontraktar som startar opp i 2020, er det stilt krav til låg- og nullutslepps løysingar der teknologien tilseier det.

Etappemål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy

Lokal luftforureining

Dårleg luftkvalitet kan føre til alvorlege helseplager for befolkninga. Hovudkjelda til lokal luftforureining er vegtrafikk og vedfyring. Noreg er likevel blant dei landa i Europa med lågast risiko for tidleg død på grunn av lokal luftforureining frå vegtrafikken.

I byer og tettstader med sentrumsnære hamner, kan utslepp av nitrogenoksid (NO_x) frå skip og hamneaktivitet òg vere ei viktig kjelde til lokal luftforureining.

Den lokale luftkvaliteten i byar og tettstader blir stadig betre. Forureiningsforskrifta si grenseverdi for svevestøv (PM₁₀) blei overskriden i to av byane med målestasjon i 2018 (Hamar og Elverum). Det var ingen overskridingar av grenseverdiane for NO₂ i 2018 ved nokon av målestasjonane.

Det trengst eit breitt samarbeid for å betre den lokale luftkvaliteten. Innførte avgasskrav, den aukande delen elektriske køyretøy og lågare utslepp frå nye tunge køyretøy med Euro VI teknologi vil venteleg redusere framtidig risiko for overskriding av NO₂-grenseverdiane.

Statens vegvesen vil i 2020 halde fram med å måle lokal luftkvalitet. Saman med Helsedirektoratet, Folkehelseinstituttet, Miljødirektoratet og Meteorologisk institutt har Statens vegvesen etablert eit formelt samarbeid om luftkvalitet og nye

digitale tenester, m.a. ei nettside, for å varsle befolkninga om lokal luftforureining. Denne nettsida blir i 2019 og 2020 supplert med ein eigen fagteneste for kommunar og anleggseigarar. Det vil bli arbeidd vidare med å undersøkje utslepp frå bilar i trafikk òg ved låge temperaturar. I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen i 2020 halde fram med tiltaka mot svevestøv i fleire byar. Å auke bruken av piggfrie vinterdekk er avgjerande for å redusere svevestøv. Det er piggdekkgebyr i Bergen, Oslo, Trondheim og Stavanger, og piggfridelen i 2018 var høgare enn nokon sinne. Statens vegvesen arbeider med å betre kunnskapen om samanhengen mellom piggdekk, piggdekkgebyr, produksjon av svevestøv og reinhold av vegane. Vegvesenet er m.a. med i eit felles nordisk forskingsprosjekt.

Satsing på landstraum i hamnene medverkar til mindre luftforureining. Enova skal evaluere satsinga si på landstraum så langt, og korleis Enova best kan medverke til å byggje marknaden for landstraum vidare. Fleire hamner er òg meir medvitne om kor dei mest forureinande skipa blir plasserte i hamna for å redusere påverknaden deira på luftkvaliteten i byar og tettstader. I den nye hamne- og farvasslova som tek til å gjelde 1. januar 2020, får kommunane heimel til å avvise skip frå hamn i akutt situasjonar med høg luftforureining.

Støy

Samferdselsektoren står for nesten 90 pst. av dei berekna støyplagene, og vegtrafikken aleine for nærmare 80 pst. Forhold som påverkar støynivå frå vegtransport er støyeigenskapane til vegdekka, fartsgrenser og støyeigenskapane til bildekka. Nasjonale tiltak for å redusere støy frå jernbanen omfattar m.a. skjensliping, meir støysvake infrastrukturkomponentar i fornyings- og utbyggingsprosjekt, støyskjerming og fasadetiltak.

Noreg hadde eit nasjonalt mål om å redusere støyplager med 10 pst. i 2020 samanlikna med 1999. Det målet blir ikkje nådd, m.a. grunna trafikkvekst. Det er derfor satt i gang eit arbeid for å auke kunnskapen om kostnadseffektive støytiltak. Samferdselsdepartementet har òg gitt etatane i oppdrag å greie ut ein ny måleindikator for støy som ser særleg på søvnvanske. Utgreiinga skal vere ferdig i oktober 2019. Samferdselsdepartementet vil etter det vurdere korleis arbeidet skal følgjast opp vidare.

Etappemål: Avgrense tapet av naturmangfald

Alle infrastrukturprosjekt vil kunne påvirke naturmangfaldet. På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det vere vanskeleg å reversere negativ påverknad på naturmangfaldet.

Transportetatane og verksemdene skal prøve å unngå inngrep i verna naturområde, tyngre inngrep i større samanhengande naturområde, sårbare naturtypar og verdifulle kulturområde. Det skal òg takast omsyn til naturmangfald og økologisk og kjemisk vasskvalitet i planleggingsfasen, byggjefasen og gjennom drift og vedlikehald, slik at god økologisk tilstand blir halde ved lag. Når vegstyresmaktene skal gjere tiltak som vil forringe verneområde eller verdifulle naturområde må det vurderast alternative løysingar som gjer påverknaden på naturmangfaldet minst mogleg, før avbøtande, restaurerande og kompenserte tiltak blir vurderte. Før- og etterundersøkingar skal gjennomførast for prosjekt med usikker til stor negativ konsekvens for naturmangfald.

Statens vegvesen har gjennomført forprosjekt der ein greier ut om det er mogeleg å planleggje og byggje ein naturnøytral veg. Dette arbeidet held fram i 2020 saman med oppdraget transportetatane og Avinor har fått frå departementet om å greie ut ein ny indikator for naturmangfald. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet bidreg i ulike tverrsektorielle arbeid, som blir leia av Miljødirektoratet, med m.a. økologisk grunnkart, nasjonal tiltaksplan mot framande skadelege artar og nasjonale tiltaksplan for pollinatorar. I arbeidet med økologisk grunnkart deltar også Kystverket. I 2020 vil det tverrsektorielle samarbeidet bli vidareført. Det er gjennomført eit samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og det dåverande Jernbaneverket om metodar for før- og etterundersøkingar i samferdselsprosjekt. Vidareutvikling og innføring av dette held fram i 2020, og Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Statens vegvesen deltar i arbeidet.

Nasjonale prinsipp for bruk av økologisk kompensasjon er vedtekne. Prinsippa er ikkje juridisk bindande, men gir vegleiing for utøving av myndigheit. Etatane samarbeider med Miljødirektoratet om å lage ei rettleiing for utøving av myndigheit etter desse prinsippa. Arbeidet med pilotprosjekta for økologisk kompensasjon blir vidareført.

Avinor har kartlagt biologisk mangfald på flyplassane og har oversikt over spesielt viktige

område for biologisk mangfald på og ved flyplassane. Desse områda er i hovudsak ikkje negativt påverka av ordinær drift, men bruk av sprøytemiddel for vegetasjonskontroll, spreining av framande artar og forureining er faktorar som potensielt kan påvirke negativt. Utviding av flyplassane kan føre til inngrep i viktige naturområde som kan påvirke det biologiske mangfaldet lokalt. Avinor arbeider for å minimere negative verknader, t.d. ved å fjerne framande skadelege artar, tilpassa skjøtsel av slåttemark og blomsterrike område m.m.

Vasskvalitet og miljøskadelege kjemikaliar

Salt, metall, miljøgifter, plast og mikroplast er ei utfordring i vatn og jordmassar. Vegsalt, metall og kjemikaliar kan m.a. gi effektar som endra artsamansetting og kjemisk kvalitet i innsjøar, grunnvatn og jordsmonn.

Planane for vassforvaltning er det viktigaste planverktøyet for betre vassmiljø i Noreg. Transportetatane og verksemdene tek del i arbeidet med å følgje opp vassforskifta. Det skal òg arbeidast for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikaliar med mindre miljøskadelege kjemikaliar og/eller metodar i tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

Mikroplast er eit miljøproblem som får stadig større merksemd. Etatane og verksemdene arbeider med kunnskapsoppbygging, og skal arbeide for å redusere utslepp og unngå at mikroplast blir spreidd til naturen og særleg til vassførekomstar. Dette skal gjerast m.a. ved å greie ut og setje i verk tiltak for å hindre vidare spreining og nye kjelder.

I vegsektoren er det i størst grad forureining frå vegar og tunnelar som påverkar vasskvaliteten. Saltforbruket dei seinare åra har auka og er større enn ønskeleg. Utviklinga i saltforbruket og tiltak for å redusere bruken er omtalt i del II under Programkategori 21.30 Vegformål. Statens vegvesen utarbeider betre rutinar for å handtere forureina massar.

Risiko for vass- og grunnforureining frå dagens drift av Avinors flyplassar er i hovudsak knytt til flyavising, baneavising, brannøving og risiko for drivstofflekkasjar. I tillegg finst det forureina område som skriv seg frå historisk aktivitet, m.a. PFAS-forureina område. PFAS er fluorholdige stoff (m.a. PFOS og PFOA) som tidlegare m.a. var brukt som tilsetningsstoff i brannskum.

7 Omtale av særlege tema

7.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post, og for førebyggjande sjøtryggleik, hamnesikring og statleg beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i desse stortingsmeldingane:

- Meld. St. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet*, jf. Innst. 426 S (2012–2013)
- Meld. St. 21 (2012–2013) *Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, jf. Innst. 425 S (2012–2013)
- Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*, jf. Innst. 72 S (2016–2017)
- Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*, jf. Innst. 326 S (2016–2017).

I tillegg kjem:

- Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017)
- Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge*, jf. Innst. 84 S (2016–2017)
- Meld. St. 38 (2016–2017) *IKT-sikkerhet – Et felles ansvar*, jf. Innst. 187 S (2017–2018)
- Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren av 2015.

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre eit trygt og robust transportsystem, og sørge for at dei behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogeleg grad blir dekte. Etatane, tilsyna og selskapa/føretaket i samferdselssektoren har òg eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein føresetnad for dette er samarbeid på tvers i sektoren og med andre styresmakter og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i samferdselssektoren frå hausten 2015 gir dei overordna føringane for arbeidet og

skal medverke til ei systematisk og heilskapleg tilnærming.

Arbeidet tek utgangspunkt i tre overordna mål:

- unngå store uønskte hendingar som skadar personar, miljø eller materiell
- minske følgjene av slike hendingar om dei skulle oppstå
- sikre pålitelegheit og framkome i transportsystemet, både i ein normalsituasjon og under påkjenningar.

Den tredelte målformuleringa gjer det tydeleg at tryggleik skal forståast både som fråvær av skade og fråvær av driftstans og driftsforstyringar. For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats frå styresmaktene og verksemdene i sektoren (etatar og tilknytte selskap/føretak) for å sikre infrastruktur, system og funksjonar, styre og regulere trafikk og annan aktivitet i transportnetta og transportsystema. I tillegg kjem beredskapsplanlegging og handtering av uønskte hendingar.

Verksemdene i sektoren skal i arbeidet med samfunnstryggleik særleg prioritere klimatilpassing, IKT-tryggleik og sikring av kritiske objekt og funksjonar. På bakgrunn av den overordna strategien frå departementet har verksemdene utarbeidd eigne strategiar og handlingsplanar for arbeidet med samfunnstryggleik, som ligg til grunn for deira arbeid. Departementet har i de seinare åra òg bedt verksemdene om å setje av nødvendige ressursar til arbeidet med å revitalisere totalforsvaret. Verksemdene skal vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik i 2020.

For å fremje dei overordna måla og dei prioriterte områda, vil departementet og verksemdene i 2020 halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. For å setje i verk førebyggjande tiltak og forbetre beredskapsplanverk skal erfaringane frå dette arbeidet leggjast til grunn. Verksemdene skal òg arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå eller med aktørar i andre land.

7.1.1 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 t.d. kvikkleire. Transportetatane vil i 2020 arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvêr. Verksemdene vil òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar i områda nær infrastrukturen som kan auke skaderisiko.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning på tvers av sektorar er derfor sentralt. I det regjeringsoppretta nettverket Naturfareforum samarbeider m.a. Statens vegvesen, Bane NOR SF, Kystverket og Noregs vassdrags- og energidirektorat. Forumet har som formål å styrkje samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Avinor AS bidreg òg til Klima 2050. Det er eit senter for forskingsdrive innovasjon som skal medverke til å utvikle nye løysingar for klimatilpassing av infrastruktur og bygningar.

7.1.2 IKT-tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor IKT-tryggleik er knytt til rolla som pådrivar for at etatane, selskapa og føretak i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for IKT-tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

Digitaliseringa av samfunnet skjer svært raskt, og stadig nye delar av transportsektoren blir avhengig av digitale løysingar. Det er derfor viktig at verksemdene i sektoren prioriterer arbeidet med IKT-tryggleik, at dei tek del i internasjonale samarbeidsfora og arbeider enda meir med eksisterande og potensielle framtidige digitale sårbarheiter. I 2018 gav Samferdselsdepartementet og transportetatane innspel både til utkast til lov som gjennomfører EUs direktiv om tryggleik i nettverk og informasjonssystem (NIS-direktivet) i norsk rett og til utgreiinga til det regjeringsoppnemnde IKT-tryggingsutvalet (Holte-utvalet). Begge arbeida er viktige premissleverandørar for det vidare arbeidet med å styrkje IKT-tryggleiken i transportsektoren.

Etableringa av eit eige rammeverk for å handtere IKT-tryggingshendingar er eit sentralt tiltak i regjeringa sitt arbeid med å styrkje den nasjonale evna til å avdekkje og handtere digitale angrep. I

2018 blei rammeverket implementert i transportsektoren, noko som m.a. innebar å innhente aktørkart knytt til digital hendingshandtering frå alle underliggjande verksemdar. I 2020 vil Samferdselsdepartementet arbeide for å utvikle rammeverket for å handtere IKT-tryggingshendingar og sektoren sitt samarbeid med NSM NorCERT. Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar. Dette samarbeidet held fram i 2020.

7.1.3 Sikring av kritiske objekt og funksjonar

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. Det gjeldande trusselbiletet gjer at sikring og beredskap mot terrorhandlingar er eit særleg viktig og prioritert område.

Ny lov om nasjonal sikkerheit tok til å gjelde 1. januar 2019. Lova har som føremål å tryggje våre nasjonale sikkerheitsinteresser og å førebyggje, avdekkje og motverke sikkerheitstrugande verksemd. Dei nasjonale tryggingsinteressene skal sikrast gjennom å vareta grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF). Slike funksjonar er tenester, produksjon og andre former for verksemd der eit heilt eller delvis bortfall av funksjonen vil få konsekvensar for staten si evne til å vareta dei nasjonale tryggingsinteressene.

For å verne dei nasjonale tryggleikssinteressene, legg regelverket opp til at vi skal verne verdiar i form av informasjon, informasjonssystem, objekt og infrastruktur (skjermingsverdige verdiar) som er vesentlege for å vareta nasjonale sikkerheitssinteresser. Departementa skal i medhald av sikkerheitslova identifisere GNF og gjere vedtak overfor verksemdar som har avgjerande innverknad for GNF. I tråd med kgl. res. 20. desember 2018 skal dette gjerast innan rimeleg tid. Kva som er «rimeleg tid», avheng m.a. av storleiken på den aktuelle samfunnssektoren, omfanget av skjermingsverdige verdiar, kompleksiteten på verdikjedene og den sikkerheitsfaglege kompetansen i departementa.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å fastsetje GNF i eigen sektor innan utgangen av 2019. I lys av dette vil departementet stadfeste kva for verksemdar som er av vesentleg eller avgjerande innverknad for GNF, og deretter gjere vedtak om at lova skal gjelde for bestemte verksemdar dersom det er nødvendig. Verksemdar som er eller blir omfatta av lova, skal utarbeide skadevurderingar med bakgrunn i dei identifiserte GNF. Skade-

vurderingane vil danne grunnlaget for departementet si utpeiking og klassifisering av eventuelle skjermingsverdige objekt og skjermingsverdig infrastruktur i sektoren, og fastsetting av fristar for å gjennomføre nødvendige sikringstiltak. Samferdselsdepartementet vil ha gjennomført ein betydeleg del av arbeidet i 2019.

GNF i transportsektoren vil i hovudsak vere knytt til tre felles dimensjonar:

- oppretthalde framkome og funksjonalitet i dei delar av transportinfrastrukturen og tilknytte tenester som er avgjerande for at transport som er viktig for nasjonale tryggingssinteresser kan gjennomførast
- oppretthalde trafikkovervaking og formidling av overvakingssinformasjon
- gjere tilgjengeleg transportressursar innan veg-, bane- og luftfart som er nødvendig for at transport som er viktig for nasjonale tryggingssinteresser kan gjennomførast.

Formuleringa av dei grunnleggjande nasjonale funksjonane kan bli justerte og tilpassa formuleringar av grunnleggjande nasjonale funksjonar under ansvarsområda til andre departement.

Fram til det er gjort vedtak etter ny lov, gjeld alle vedtak som er gjorde etter den gamle lova. Dette inneber m.a. at objekt som er klassifiserte etter den gamle lova, òg er klassifiserte etter ny lov.

7.1.4 Totalforsvaret

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar i dag samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i samband med førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggleikspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette.

Den sivile støtta skal i størst mogleg grad vere basert på kommersielle ordningar og samarbeid med sivil sektor gjennom leverings- og beredskapsavtalar. I tilfelle der marknadsmekanismene ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil derfor halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Regjeringa etablerte hausten 2016 Program for vidareutvikling av Totalforsvaret (Totalforsvarsprogrammet). Formålet er å styrkje sam-

handlinga mellom sivil og militær side og auke robustheita i sju samfunnskritiske funksjonar som NATO har fastsett. Samferdselsdepartementet har saman med underliggjande verksemdar følgd opp programmet ved å etablere to prosjekt for dei samfunnskritiske funksjonane transport og elektronisk kommunikasjon. Sistnemnde prosjekt er i 2019 overført til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Samferdselsdepartementet vil halde fram med transportprosjektet til 2020.

Fleire av verksemdene tok del i planlegginga og gjennomføringa av NATO-øvinga Trident Juncture i 2018, både ved å leggje til rette for feltøvinga og ved å ta del i stabsdelen av øvinga. Vidare tok fleire av verksemdene del i NATO-øvinga Trident Jupiter i 2019. I samband med øvingane dei siste åra er det inngått samarbeidsavtalar mellom etatane og Forsvaret om vertslandsstøtte og liaisonverksemd som òg skal fungere utanom øvingar. Det er i tillegg inngått beredskapskontraktar mellom nokre kommersielle transportverksemdar og Forsvaret. Samarbeidet med Forsvaret og støtta til Totalforsvarsprogrammet held fram i 2020.

7.1.5 Andre saker

Samferdsel er ein viktig føresetnad for fleire andre beredskapsaktørar, og store samferdselsprosjekt påverkar såleis ikkje berre transportsektoren. Gjennom prosjektet *Samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomisk metode* (SAMSØM) fekk Samferdselsdepartementet hausten 2017 greidd ut korleis verknader på samfunnstryggleik betre kan bli identifisert og synleggjort i større samferdselsprosjekt, og dermed inngå som ein del av grunnlaget i prioriteringa av desse.

Funna blei vidareutvikla i ei utgreiing på etatsnivå om samfunnstryggleik i ny Nasjonal transportplan, og inngår i eit eige deloppdrag for Nasjonal transportplan 2022–2033. Formålet med oppdraget er å teste ut metoden for å identifisere og synleggjere verknader på samfunnstryggleik i praksis. Viss erfaringane frå utprøvinga tilseier det, vil det bli vurdert om metodikken bør nyttast av verksemdene i det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan.

Regjeringa la i november 2018 fram den nasjonal strategien *På rett sted til rett tid* for å fastsetje posisjon, navigasjon og tid (PNT) som ein del av arbeidet med å styrkje samfunnstryggleiken. Strategien skal styrkje samfunnstryggleiken gjennom bevisstgjeriing om sårbarheit for svikt i PNT-system og hjelpe til å gjere samfunnet mindre sårbart gjennom førebyggjande tiltak og beredskap.

Departementet vil i 2020 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med verksemdene. Deltaking i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren dekkjer etatane over budsjetta sine. Oppgåver og tiltak inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for eit trygt og påliteleg transportsystem.

7.2 Kollektivtransport

Ansvaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og statlege aktørar. Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken, inkludert å utvikle og fastsetje rammevilkåra for kollektivtransporten. Statens vegvesen har ansvaret for å ha oversikt over det totale bilettet i kollektivtransportsektoren, som omfattar fylkeskommunal kollektivtransport og aktiviteten i dei største byområda. Jernbanedirektoratet har eit overordna ansvar for samspelet i kollektivtrafikken, inkludert å samle inn og gjere tilgjengeleg informasjon til dei reisande og leggje til rette for saumlause reiser.

Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, med unntak av jernbanen. Dei yter tilskot til lokale ruter med buss, båt (ikkje riksvegferjer), trikk, T-bane og bybane, og dei fastset omfanget av rutetilbodet og takstar m.m. Statens vegvesen og fylkeskommunane har ansvaret for å gjennomføre kollektivtiltak på høvesvis riksvegnettet og fylkesvegnettet, medan kommunane har dette ansvaret på det kommunale vegnettet. Kommunane har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har vesentleg innverknad på kollektivtransporten.

Det er eit mål at veksten i persontransport i byområda skjer med kollektivtransport, sykkel og gange, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

7.2.1 Utviklinga i kollektivtransporten

Den positive utviklinga i kollektivtransporten held fram. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2018 var om lag 681 millionar kollektivreiser (påstigingar) med buss, båt, T-bane, trikk/bybane og jernbane. Dette er ein auke på 2,4 pst. samanlikna med 2017. 59,1 pst. av reisene var med buss, 27,8 pst. med T-bane, trikk og bybane, 11,4 pst. med jernbane og 1,7 pst. med båt. I tal auka T-bane, trikk og bybane mest frå 2017 til 2018 med

7,2 millionar reiser. I prosent auka jernbane mest, med 5,7 pst.

I 2018 blei 64 pst. av alle kollektivreiser, ekskl. jernbane, gjennomført i dei fire største byområda, dvs. Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Totalt var det registrert 434 millionar reisande med lokal kollektivtransport, ekskl. jernbane, i desse byområda, som er ein auke på 3,5 pst. frå 2017. Dei siste ti åra har veksten i den lokale kollektivtransporten i dei fire største byområda vore på rundt 62 pst.

Talet på reisande med lokaltog har auka i alle dei fire største byområda. I Stavanger var auken på 24,6 pst. samanlikna med 2017. I Oslo-området var auken på 6,3 pst., medan han i Trøndelag var på 6,1 pst. I Bergen har det vore ein auke både på strekninga Bergen–Arna og Bergen–Voss–Myrdal på høvesvis 1,1 pst. og 1,9 pst.

Figur 7.1 viser tal på passasjerar med buss, sporveg og forstadsbane, jernbane og båt i perioden 2009–2018.

Figur 7.2 viser talet på passasjerar med buss og sporveg og forstadsbane i Oslo, Bergen, Trondheim, og Stavanger i perioden 2009–2018.

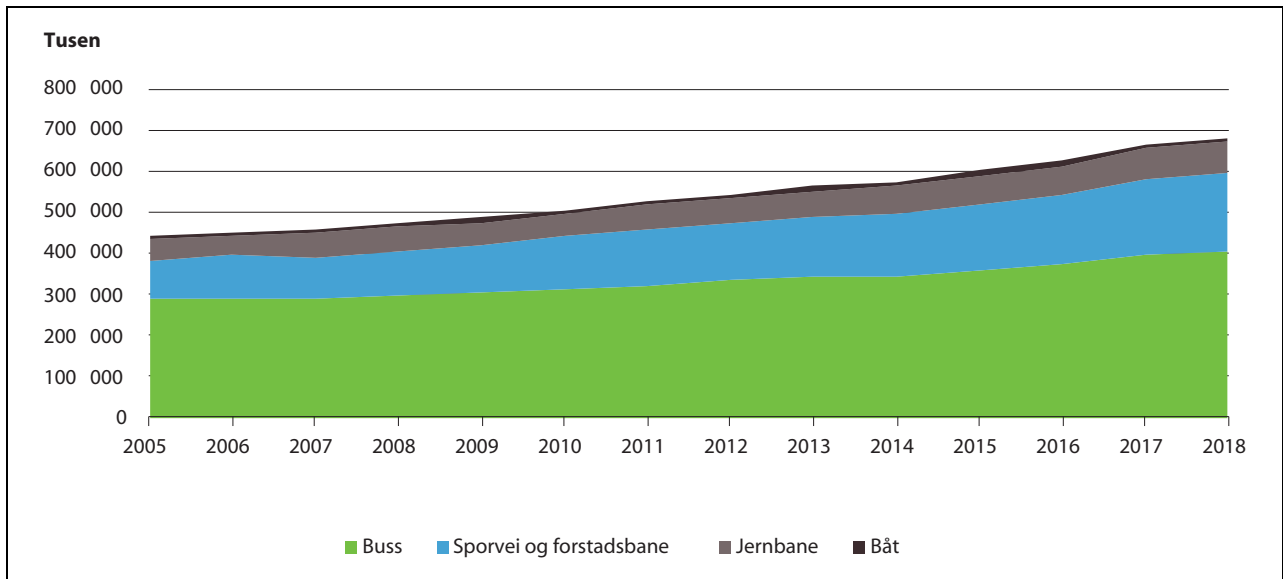
Tala i den nasjonale reisevaneundersøkinga for 2018 viser at 11 pst. av alle daglege reiser er med kollektivtransport.

7.2.2 Verkemiddel

Dei viktigaste verkemidla for å gjere kollektivtransporten meir konkurransedyktig samanlikna med personbilen, er å gjere han meir påliteleg gjennom å bidra til god framkome, kapasitet og kortare reisetid.

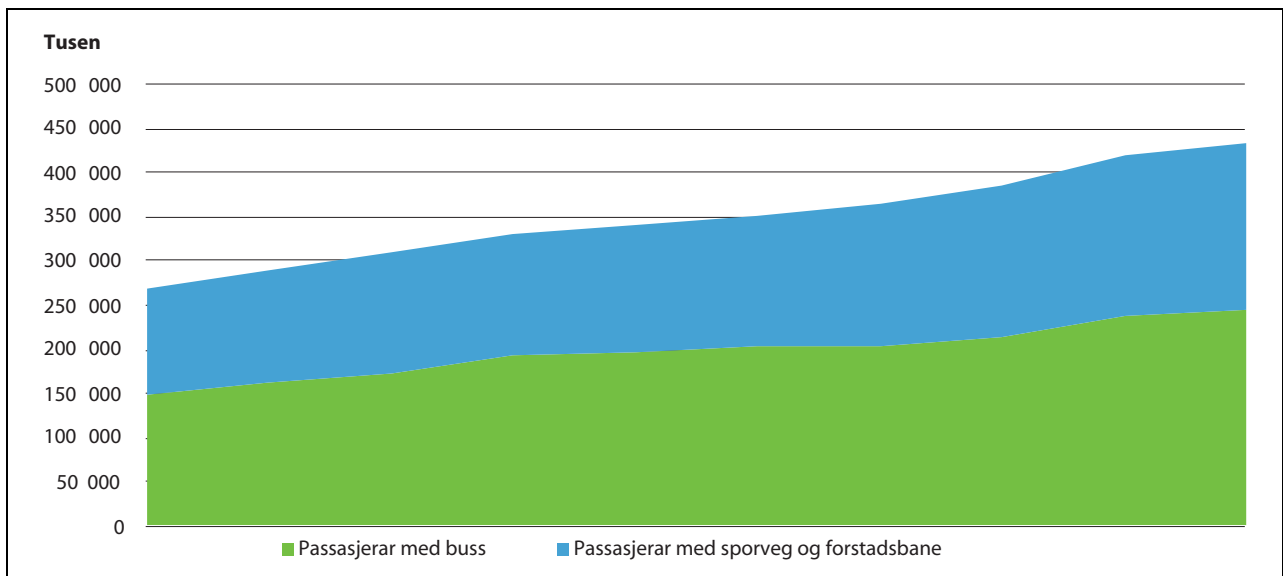
Den teknologiske utviklinga gir nye moglegheiter til å utvikle eit effektivt og klimavennleg kollektivtransportsystem. Dei viktigaste døma på dette er elektrifisering, sjølvkøyrande køyretøy, digitalisering, samverkande system og nye tenestekonsept som «Mobility as a Service» der ein m.a. kan nytte digitale plattformer for å tilby meir skreddarsydde tenester til kvar enkelt reisande.

Digitalisering og nye applikasjonar kan gi tenester som kan gjere kollektivsystemet enklare og meir saumlaust, og gjere at fleire vel å reise kollektivt. Eit døme er Entur AS som har utvikla ein app med gjennomgåande reiseinformasjon og som blir kopla med billettkjøp på tog, førebels i tre fylke. Enturs tenester er opent tilgjengelege, og blir òg nytta som ein del av andre løysingar for gjennomgåande reiseinformasjon. Innsamling og tilgjengeleggjing av reisedata for alle transportformer vil leggje til rette for saumlause reiser på tvers av transportformer, og gjere det enklare å



Figur 7.1 Kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 7.2 Kollektivpassasjerar i dei fire største byane

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

nytte kollektivt på delar av reisa. Samtidig vil nye løysingar for billettering bidra til enklare og meir fleksible billettssystem.

Toget som transportform har høg kapasitet og kan flytta mange reisande raskt. Utviklinga av togtilbodet med meir marknadsretta rutemodellar og investering i ny jernbaneinfrastruktur, er viktige bidrag for å betre kollektivtilbodet. Jernbanedirektoratet inngår etter konkurranse trafikkavtalar med togoperatørar om å drive persontransport med tog. Dei nye avtalane skal m.a. bidra til eit betre togtilbod.

Bussen har ei ulik rolle i byområda og distrikta. I byområda er eit godt fungerande busstilbod ein føresetnad for å handtere store reisestraummar og nå målet om nullvekst i persontransport med bil. I distrikta er marknadsgrunnlaget mindre. Her har busstilbodet ei viktig rolle i transport av skuleelevar og for dei som ikkje har bil. Ekspresbuss er eit viktig bindeledd mellom landsdelar og regionar.

God framkome er òg ein føresetnad for å styrkje konkurransekrafta til busstransporten og redusere driftskostnadene. Fart gir ein indikasjon på framkome. Målingar frå hovudvegnettet for

buss i dei fire største byområda viste at farten gjekk ned i 2018 i Oslo, Trondheim og Stavanger samanlikna med 2017, medan han auka i Bergen.

Bygging av kollektivfelt og oppgradering av haldeplassar og knutepunkt er med på å bidra til betre framkome og tilgjenge for alle trafikantar.

Annan skinnegåande transport, som Bybanen i Bergen og T-banen i Oslo, har stor kapasitet og køuavhengig trafikkavvikling. Desse transportformene har som hovudoppgåve å handtere dei mest trafikksterke strekningane i dei tettbygde delane av byområda.

7.2.3 Løyvingar til kollektivtransporten

Statlege løyvingar til kollektivtransportssystemet går over veg- og jernbanebudsjetta og særskilde transporttiltak. Den lokale kollektivtransporten blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane, billettinntekter og gjennom særskilde statlege tilskot. I omtalen av rammeoverføringar til kommunesektoren i del II er det ein tabell som m.a. viser utgiftene fylkeskommunane hadde til rutedrift i 2018. Løyvingane over Samferdselsdepartementets budsjett som er retta mot kollektivtransport, går fram av tabell 7.1.

Tabell 7.1 Løyvingar til kollektivtransport

	(i 1 000 kr)		
	Saldert budsjett 2019	Forslag 2020	Pst. endr. 2019/2020
Kjøp av persontransport med tog	4 195 100	4 024 200	-4,1
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald ¹	21 341 900	22 464 400	5,3
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming, -riksvegnettet	48 600	50 000	2,9
Bymiljøavtalar og byvekstavtalar (og tiltak langs riksveg ²)	659 700	692 100	4,9
Belønningsmidlar til bymiljøavtalar og byvekstavtalar	771 000	1 150 000	49,2
Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	1 532 000	2 070 000	35,1
Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	752 000	350 000	-53,5
Statleg tilskot til betre kollektivtilbod i dei fire største byområda	0	425 000	
Tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei største byane	0	300 000	
Tilskot til utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	184 200	236 500	28,4
Tilskot til reiseplanleggar og elektronisk billettering	34 100	57 200	67,7
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	29 418 600	31 819 400	8,2

¹ Omfattar òg utgifter på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter og post 21 Spesielle driftsutgifter – planar og utgreiingar.

² Omfattar òg tiltak for gåande og syklende.

7.2.4 Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet utarbeidde ein ny handlingsplan for kollektivtransport i 2018. Den følgjer opp satsinga på kollektivtransport som regjeringa la fram m.a. i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Planen byggjer på måla i Nasjonal transportplan om betre framkome og klima. I handlingsplanen blir det lagt fram konkrete tiltak for å gjennomføre dei

strategiske føringane som blir omtalte i Nasjonal transportplan 2018–2029. Planen handlar i første rekkje om kva statlege aktørar skal bidra med.

Det er i handlingsplanen skissert ei rekkje tiltak for å forbetre kollektivtransporten. Dei budsjettmessige store tiltaka, som jernbane og satsing i dei store byområda, er nærmare omtalte i del II. I tillegg er det mange andre tiltak som kvar for seg bidreg til å gjere kollektivtransporten betre. Dette er m.a. tiltak for betre framkome, knutepunktutvikling, kompetanse og statistikk,

reiseplanlegging, klima og miljø, tryggleik, og teknologi.

I tråd med handlingsplanen har Stortinget vedteke endringar i regelverket for kommersielle bussruter. Det er no mogeleg å få utdanningsstøtte frå Lånekassen for å få personar til å ta bussjåførutdanning. Regjeringa har òg lagt fram ein plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innan 2025.

Status og vurdering av komande innfartsparkeringsplassar er levert og viser 1 586 nye parkeringsplassar i løpet av 2019. Rapport om betre løysingar for bussframkome i kryss er levert og viser fleire mogelege kryssløysingar, òg innanfor eksisterande regelverk.

Arbeidet med å etablere eit kompetansesenter for samferdselsfag, der m.a. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet bidreg, er svært viktig for å auke kompetansen innan fagområda kollektivtransport og mobilitet. Utviklinga av låg- og nullutsløppsløysingar i kollektivtransporten, blir følgd opp både på EU- og FN-nivå. Statistikk og fakta om kollektivtransport blir samla i transportrekneskap for berekraftig mobilitet.

Fagmaterieell innan kollektivtransport og universell utforming blir jamleg oppdatert – og kunnskap blir delt og diskutert m.a. gjennom Brukermedvirkningsforum for veg. Forskingsbehov og forskingsresultat blir følgde opp, m.a. gjennom ein rapport om framkome og trafikktryggleik ved ulike typar haldeplassar. Kollektivfaglege artiklar på Tiltakskatalog.no er planlagt oppgraderte, og faste rapporteringar som kilometer kollektivfelt bygd og oppgradering av haldeplassar med universell utforming blir følgd jamleg. Forbetring av transportmodellar og samfunnsøkonomiske analysemetodar blir det arbeidd jamt med. Ein ny nasjonal verdsetjingsstudie blir slutført i 2019, og Forskings- og utviklingsprogrammet Bedre by blir avslutta.

7.3 Nordområda

For å lykkast med nordområdearbeidet prioriterer regjeringa samferdsel. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt opp til å gjennomføre ei rekkje prosjekt i nordområda. Tiltaka skal sikre framkome og leggje til rette for betre konkurransevne slik at den positive økonomiske utviklinga i Nord-Noreg kan halde fram. I 2018 blei t.d. fleire prosjekt på E6 mellom Narvik og Alta opna for trafikk, noko som har korta inn strekninga med om lag 41 km. I tillegg til raskare

samband blir strekninga tryggare, både med tanke på trafikktryggleik og at det blir færre stengingar som følge av skred og uver. I tillegg til investeringar i ny og betre infrastruktur er satsinga på drift og vedlikehald viktig. Dette gjer transportsystemet i nord meir påliteleg og sikkert.

Transportsystemet i nord er vevd tett saman med transportsystemet i nabolanda. Det er derfor viktig med eit nært samarbeid om å utvikle dei grensekryssande sambanda. Samarbeidet er dels langsiktig og strategisk, og dels handlar det om konkrete prosjekt og operativ samhandling. Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Sverige har vidareført arbeidet med å oppdatere ein felles transportplan for Barentsområdet som m.a. identifiserer nettverk med transportkorridorar mellom dei fire nabolanda. Transportnettverket omfattar alle transportformene, men vegsystemet er naturleg nok det mest omfattande. Noreg vil frå hausten 2019 ha ansvaret for transportarbeidsgruppa i Barentssamarbeidet for dei neste to åra. Arbeidet i perioden vil dreie seg om felles problemstillingar innan tema som klima/miljø, teknologi, trafikktryggleik og utvikling av grensekryssande transportkorridorar.

Som kompensasjon for at den differensierte arbeidsgivaravgifta fall bort 1. juli 2014 blei det løyvd midlar til m.a. infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Da denne avgifta blei innført igjen frå 2018, blei det lagt opp til at tiltak som var sette i gang, blir gjennomført. Det gjeld m.a. rv. 77 Tjernfjellet i Saltdal kommune i Nordland, som opna for trafikk i oktober 2019, og innsegling til Leirpollen i Tana kommune i Troms og Finnmark.

På riksvegnettet er fleire prosjekt i Nordland og Troms og Finnmark opna for trafikk i 2018/2019. Det er:

- E6 Helgeland nord som blei opna for trafikk i oktober 2019
- rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset innanfor Bypakke Bodø som blei opna for trafikk i april 2019
- E6 Hålogalandsbrua som blei opna for trafikk i desember 2018
- Tromsø hamn, Breivika som blei opna for trafikk i september 2019
- E6 Indre Nordnes–Skardalen som blei opna for trafikk i november 2018 (skredsikringsprosjekt)
- E6 Storsandnes–Langnesbukta som blei opna for trafikk i november 2018 og var siste etappe av den samla utbygginga av E6 vest for Alta.

Vidare er Tana bru i Troms og Finnmark venta opna for trafikk i august 2020.

I Nordland blir utbygginga av E6 Helgeland sør vidareført i 2020. Anleggsarbeida på sju av delstrekningane starta i 2017, medan anleggsarbeida på delstrekninga Kapskarmo–Brattås–Lien starta opp i 2018. Arbeida på dei sju delstrekningane er venta avslutta i 2020, medan delstrekninga Kapskarmo–Brattås–Svenningelv er venta opna for trafikk i oktober 2019.

Det er for 2020 sett av midlar til førebuande arbeid på E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark og til vidareføring av skredsikringsprosjektet E69 Skarvberggtunnelen i Troms og Finnmark. Sistnemnde prosjekt er venta opna for trafikk i 2021.

Tiltak på riksvegnettet er nærmare omtalt i del II under Vegformål.

Målt i tonn går i dag om lag to tredelar av gods-transporten på jernbane i Noreg på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige bidreg banen til godstransporten mellom Sør- og Nord-Noreg. Det er dei siste åra gjennomført mange investeringstiltak på Ofotbanen, noko som har auka kapasiteten på banen. I samarbeid med svenske styresmakter greidde Jernbaneverket ut bygging av dobbeltspor på Ofotbanen for å auke kapasiteten ytterlegare. Kapasitetsproblema er størst på svensk side, og dei må løysast før det er aktuelt med tiltak på norsk side. Dette er så langt ikkje prioritert på svensk side. Jernbanedirektoratet vil hausten 2019 starte arbeidet med ei konsekvensutgreiing av strekninga på norsk side.

Ein bane frå Fauske til Tromsø har tidlegare blitt greidd ut. Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å utarbeide eit oppdatert kostnadsanslag for ei ny jernbanestrekning Fauske–Tromsø og ein samfunnsøkonomisk analyse for ei slik bygging. Jernbanedirektoratets rapport blei sendt på høyring i juli 2019, og tilråding vil bli sendt til departementet i desember 2019.

I tråd med bompengavtalen til regjeringspartia er det sett av midlar til ei heilskapleg konseptvurdering (KVU) for utvikling av transportløyningar i Nord-Noreg, inkludert Nord-Norgebanen. Regjeringa vil fastsetje mandat til utgreiinga før eit nærmare oppdrag blir gitt til etatane.

Farleia inn til Bodø hamn har fleire grunner som set grenser for storleiken på fartøya som kan gå inn til hamna. Prosjektet omfattar utdjuving i innseglinga og hamna. Første del av prosjektet som gjeld hamna blei ferdig i 2017. Andre del som omfattar utdjuvinga i innseglinga, vil bli fullført i 2020. Tiltaket vil betre framkoma og redusere risikoen for ulykker i innseglinga til hamna.

Samferdselsdepartementet bidreg til å sikre regionale flyruter i Nord-Noreg og helikopterruta mellom Bodø og Værøy gjennom statleg kjøp, jf. omtale i del II under Luftfartsformål.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn at statlege midlar, saman med lokale bidrag og bidrag frå Avinor AS, skal finansiere ei flytting av Bodø lufthamn. Skisseprosjektet i regi av Avinor er avslutta, og ei tilpassa ekstern kvalitetssikring blir gjennomført i regi av Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet er i dialog med lokale interessentar om bygging av ny lufthamn i Mo i Rana. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn midlar til den nye lufthamna i andre delen av planperioden.

Avinor gjennomfører ein regional analyse av den framtidige lufthamnstrukturen i Lofoten, Ofoten og Vesterålen og tek sikte på å kome med ei tilråding til departementet hausten 2019. På oppdrag frå Samferdselsdepartementet leverte Avinor i juni 2019 ei konseptvurdering for luftfartssystemet i Hammerfest-området.

I Bodø byggjer Avinor no eit nytt senter for fjernstyrte tårn. Etter planen skal senteret i første omgang drive fjernstyring av tårna på 15 mindre lufthamner. Overføringa til fjernstyring frå Bodø vil etter planen starte hausten 2019.

Norsk nærvær på Jan Mayen blir oppretthalde. Den geografiske plasseringa gjer øya godt eigna for referansestasjonar for satellittbaserte navigasjonssystem. Det er sett i gang eit forprosjekt for nytt hovudbygg på øya som skal vere ferdig innan utgangen av 2019.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining og den førebyggjande sjøtryggleiken i nord.

Kystverkets overvakings- og informasjonssystem BarentsWatch skal gi ei heilskapleg oversikt over aktiviteten i norske hav- og kystområde òg i nordområda. Dei mest brukte tenestene på den opne delen av BarentsWatch er «Bølgevarsel», «Fiskinfo» og «Fiskehelse». I den lukka delen er det utvikla m.a. eit Felles ressursregister med formål å gi ei oppdatert og samla oversikt over relevant personell og utstyr som kan takast i bruk ved hendingar og ulykker.

Kystverkets AIS-satellittar sikrar at overvakinga av fartøy i havområda er driftssikker og kostnadseffektiv. På Svalbard etablerer Kystverket landbaserte AIS-basestasjonar, noko som vil gi betre oversikt over den maritime trafikken rundt øygruppa.

Senter for oljevern og marint miljø som ligg i Svolve i Vågan kommune, er eit kompetansesenter

ter innanfor arbeidet med oljevern og marin forsøpling. Det samarbeider med fagetatar og aktørar om å leggje til rette for og gjennomføre tiltak innanfor begge områda. Innan oljevern vil senteret si satsing bli gjennomført i tett dialog med Kystverkets fagekspertise på akutt forureining generelt og oljevern spesielt.

7.4 Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft

Det er gjennomført store reformer i samferdselssektoren som skal gi meir effektiv bruk av midlar og eit betre tilbod til brukarane. I praksis har heile sektoren vore i kontinuerleg omstilling sidan regjeringsskiftet i 2013. Etableringa av Nye Veier AS og jernbanereforma er dei viktigaste tiltaka. Ut frå dei utbyggingane som Nye Veier AS har sett i gang, meiner selskapet at den porteføljen som det har fått ansvaret for, kan bli bygd ut både billegare og vesentleg raskare enn opphaveleg føresett, jf. Meld. St. 25 (2014–2015).

Regjeringa har utarbeidd ein overordna gevinstrealiseringsplan for jernbanereforma. I planen er det lagt opp til at reforma vil realisere ein netto samla gevinst på 4,5 mrd. kr fram mot 2026.

I dei andre verksemdene i samferdselssektoren blir det òg arbeidd med effektivisering og modernisering.

Dei viktigaste tiltaka er omtalte under.

7.4.1 Program for effektivisering av Statens vegvesen

Statens vegvesen skal effektivisere etaten for å nå eit overordna mål om meir veg for pengane. Effektiviseringsarbeidet omfattar etaten sitt samla verksemdsområde, både eksterne og interne kostnader. Regjeringa har sett krav om at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader frå 12,7 mrd. 2020-kr i 2017 til 10,9 mrd. 2020-kr i 2023, jf. Prop. 1 S (2018–2019).

Statens vegvesen gjennomgår store endringar. Regjeringa legg opp til at administrasjonen av fylkesvegane skal bli overført til fylkeskommunane 1. januar 2020, noko som inneber ein stor reduksjon i talet på tilsette i etaten. Samtidig blir dagens regioninndeling erstatta med divisjonar som vil få ansvar for ulike fagfelt. Den nye organisasjonsmodellen vil leggje til rette for meir effektivitet og betre styring av etaten. Omstillinga vil krevje ressursar i ein overgangsperiode, men vil leggje til rette for å kunne ta ut gevinstar av effektiviseringa, t.d. gjennom å samle funksjonar og oppgå-

ver, standardisere og spesialisere og til ein viss grad setje ut tenester. I den nye organisasjonsmodellen vil det bli lagt vekt på tiltak som intern mobilitet, fleksibel utnytting av kapasitet og forenkling av oppgåver og prosessar.

I 2018 reduserte Statens vegvesen dei interne kostnadene med om lag 470 mill. kr. Store delar av reduksjonen i dei interne kostnadene kjem av redusert ressursbruk som følgje av effektiviseringstiltak og reduksjon i talet på tilsette, som har blitt nytta til auka vedlikehald og investeringsprosjekt. Ein mindre del av reduksjonen kjem òg av endra aktivitetsnivå for investeringar. Dei gevinstane etaten isolert sett frigjer gjennom effektiviseringstiltak i 2019 vil bli nytta til digitalisering og gjennomføring av investeringsprosjekt. Digitalisering er viktig for ytterlegare effektivisering og for å oppnå lågare kostnader i framtida, samtidig som det òg dekkjer kundebehovet på ein desentralisert måte ved at innbyggerane kan løyse problemstillingar frå eigen heim, skule eller arbeidsplass. Statens vegvesen vil halde fram sitt effektiviseringsarbeid i 2020.

Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen utviklar eit sett med overordna indikatorar for å følgje opp arbeidet med å effektivisere etaten.

Statens vegvesen har dei siste åra arbeidd med å redusere bemanninga og nivået på kjøp av konsulenttenester. Resultatet av dette er at samla bemanning i etaten er redusert frå 7 313 heile stillingar ved utgangen av 2015 til 6 806 ved utgangen av 2018. I same periode er tenestekjøpa redusert med om lag 470 mill. kr.

Digitalisering

Statens vegvesen vil halde fram arbeidet med digitalisering av sjølvbeteningsløysingar innan trafikkant- og køyretøyområdet, søknadsprossessar, vegnormalar og andre digitaliseringstiltak av betydning både for eigen og andre sin effektivitet. Planlegging og utbygging av vegar basert på digitale modeller skal vidareutviklast.

I arbeidet med å leggje til rette for transport-systemet i framtida og bidra til auka digitalisering av vegnettet med betre tenester til trafikantane, er det viktig med ei effektiv deling og bruk av veg- og trafikkdata. Innanfor vegforvaltninga er målet å gå frå ei erfaringsbasert til meir tilstands- og risikobasert forvaltning og vedlikehaldsstyring, basert på datainnsamling og analyse. Etableringa av ei plattform for samverkande ITS vil medverke til ei effektiv og sikker trafikkstyring. Ein digital tvilling er ein digital kopi av t.d. ei vegstrekning slik

ho er planlagd og bygd. Bruk av slike modellar i vegbygginga vil gjere samarbeidet mellom dei ulike aktørane gjennom livsløpet til heile vegen enklare.

Sidan 2014 har det vore eit mål at alle trafikant- og køyretøytenester som ikkje krev oppmøte på trafikkstasjon, skal digitaliserast. Fleire oppslags-tenester og dei fleste køyretøytenestene er tilgjengeleg på nett, i tillegg til tenester for førarkort og kompetansebevis. Statens vegvesen vil arbeide vidare med å utvide eksisterande og utvikle nye sjølvbeteningsløysingar. Framover skal etaten prioritere at fleire av prosessane blir meir automatiserte, og at fleire løysingar for tilsyn og kontroll blir utvikla. Det blir òg gjennomført tiltak for å få publikum til i større grad å ta i bruk sjølvbeteningsløysingane, m.a. ved bruk av differensierte prisar slik at bruk av ei teneste på nett vil vere billegare enn ved oppmøte på ein tenestestad.

Fleire av tenestene er ein del av prosessar på tvers av etatar, t.d. krav til helse- og vandelsattest for førarkort og kompetansebevis. Dette krev samhandling med andre etatar, og Statens vegvesen medverkar i slik samhandling.

7.4.2 Jernbanereforma og gevinstar

Regjeringa har utarbeidd ein overordna gevinstrealiseringsplan for jernbanereforma, som inneheld eit kvantitativt mål om å redusere kostnader fram mot 2026. Planen tek utgangspunkt i gjeldande løyvningsnivå til jernbanen og byggeprosjekt som er starta opp. I tillegg omtaler planen føresetnadene for ei vellykka gjennomføring.

I planen er det lagt opp til at jernbanereforma vil realisere ein netto samla gevinst på 4,5 mrd. kr fram mot 2026. Berekna reformkostnader på 1 mrd. kr i åra 2014–2018 er da trekt frå. Nokre gevinstar er allereie fastsett ved at det er inngått fleirårige avtalar mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF eller togoperatørane. Nokre gevinstar kan ikkje uttrykkest i prissette storleikar, t.d. betre kvalitet på togtilbodet, men er like fullt ein reformgevinst.

Av dei åtte identifiserte gevinstane i reforma, er fire prissette:

- reduserte utgifter til kjøp av persontogtenester
- reduserte utgifter til forvaltning, drift og vedlikehald av infrastruktur
- reduserte byggekostnader
- betre eigedomsforvaltning gjennom å samle all jernbaneeigedom.

Samferdselsdepartementet følgjer opp gevinstane i verksemdene ved å følgje opp strategi, mål og

indikatorar i den ordinære styringsdialogen. Det blir i denne lagt stor vekt på å sikre «meir jernbane for pengane», t.d. gjennom meir kostnadseffektiv drift og utbygging av infrastruktur.

Konkurransenutsettinga av Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord og inngåingar av nye trafikkavtalar med Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS har medført eit redusert behov for kjøp av persontransporttjenester med tog på om lag 493 mill. kr i 2020.

Gevinstrealiseringsplanen viser at gevinstane i stor grad kan forventast å overstige kostnadene ved jernbanereforma. Dei berekna gevinstane er beste overslag basert på informasjonen som er tilgjengeleg i dag. Berekningane vil i åra framover måtte oppdaterast når ny informasjon blir kjent, som følgje av konkurransenutsetting og nye avtalar med Vygruppen og Bane NOR. Berekningane er òg baserte på fleire føresetnader, m.a. om at løyvningsnivå og nivået på fullmakter til drift og vedlikehald mv. ikkje blir redusert frå nivået i 2018, og at planlagde endringar i jernbanereforma blir gjennomført. Enkelte av gevinstanslaga kan påverkast av faktorar utanfor styresmaktene sin kontroll, som t.d. marknadsforhold og usikre grunnforhold i byggeprosjekt.

7.4.3 Andre effektiviseringstiltak

Luftfart

Det er eit overordna mål for regjeringa at selskap med sektorpolitiske mål skal nå måla på ein effektiv måte. Avinor AS arbeider planmessig med å innfri dei sektorpolitiske måla som er sette for selskapet, innanfor ei finansielt forsvarleg ramme. Organisasjonen og prosessar er endra for å auke profesjonalitet og gjennomføringsevne. I samsvar med effektiviserings- og moderniseringsprogrammet nådde selskapet i 2018 eit mål om årleg kostnadsinnsparing på 600 mill. kr samanlikna med prognosen i det finansielle langtidsprogrammet for konsernet frå 2013.

Avinor held fram arbeidet med å modernisere og effektivisere drifta. Nokre stader har konkurranse blitt teken i bruk for å effektivisere drifta. Etter at Avinor tok over drifta av Bodø lufthavn i august 2016, har plass-, brann- og redningsteneste vore konkurransenutsett. Ei evaluering etter to års drift viser ei betydeleg meir kostnadseffektiv drift samanlikna med andre flyplassar i konsernet.

Samferdselsdepartementet starta i november 2016 arbeidet med å setje ut drifta av Haugesund lufthavn på tenestekonsesjon. Avinor fekk oppdraget med å gjennomføre prosessen. Etter ein kon-

kurransse om tenestekonsesjonen blei drifta av flyplassen overført frå Avinor til den lokale aktøren Lufthavndrift AS i mars 2019. Avinor eig lufthamna og leiger den ut til selskapet for ein periode på 20 år.

Avinor har òg sett i gang arbeidet med å konkurransesette tårndrifta ved Ålesund lufthavn, Vigra og Kristiansand lufthavn, Kjevik. I februar 2019 avgjorde konsernstyret i Avinor å tildele ein femårs kontrakt til spanske Saerco. Avinor vil etablere fjernstyrte tårn på flyplassar der dette er meir kostnadseffektivt enn konkurransesetting. Eit tårnsenter for slik fjernstyring er under etablering i Bodø og skal etter planen vere i operativ drift hausten 2019.

I juni 2019 gav Avinors konsernstyre tilslutning til ein kostnadsreduksjon på minimum 400 mill. kr i 2021 målt mot faktiske kostnader i 2018. Kostnadsreduksjonane vil omfatte flyplassane, flysikringstenesta og sentrale stabs- og støttefunksjonar.

Luftfartstilsynet blei omorganisert frå 2017. Behovet for å omstille organisasjonen sprang m.a. ut frå krav til effektivisering og strammare økonomiske rammer på grunn av fleire og meir omfattande oppgåver. Den nye organisasjonen vil over tid bidra til auka gjennomføringskraft. Automatisering av manuelle arbeidsprosessar, utvikling og standardisering av arbeidsmetodar er vesentlege grep for å forenkle og modernisere. Luftfartstilsynet prioriterer digitaliseringsprosjekt som gir eksterne brukarar gevinst, og gjennomførte prosjekt omfattar m.a. automatisert eksamensløyving for privatflygarsertifikat og teorieksamen for droneoperatørar. Fleire brukartenester vil bli automatiserte framover.

Tilsynet arbeider no med robotisering og har allereie saksbehandlaroppgåver som blir utførte av robot. Den digitale løysinga for deklareringsav RO1-operatørar (dronar) er oppdatert for å handtere innkrevjing av gebyrløysinga. Løysinga blei sett i drift 1. mars 2019. Samstundes blei programvare for robotisering tatt i bruk for å handtere den auka saksmengda. I april 2019 fekk Luftfartstilsynet t.d. om lag 2 500 deklareringsav som blei behandla automatisk av programvareroboten. Dette utgjer om lag 60 arbeidsdagar ved manuell saksbehandling.

Kyst

Kystverkets effektiviseringsarbeid legg vekt på å modernisere og digitalisere tenester retta mot maritime brukarar. Gjennom samarbeid med norsk maritim industri blir det utvikla nye digitale

tenester for å betre informasjonsutveksling, samhandling og navigasjon (e-navigasjon). Kystverket vil òg utvikle og forbedre den maritime trafikkovertakinga ved å utvikle automatiske risikoovertakingssystem.

Kystverkets meldings- og informasjonssystem har medverka til å redusere den administrative byrda for skipsfarten og bidreg til at norske hav- og kystområde blir nytta og forvalta på ein effektiv, berekraftig og godt koordinert måte.

Informasjonstenesta BarentsWatch etablerer og utviklar vidare digitale tenester for datadeling og samhandling. BarentsWatch tilbyr informasjonstenester som er tilgjengelege for alle og eit skjerma system som støttar norske styresmakter sitt operative arbeid i kyst- og havområda. Tenestene i det skjerma systemet gir m.a. oppdatert oversikt over rednings- og beredskapsressursar, eit samla bilete av aktiviteten i kyst- og havområda og ei sikra samhandlingsløyving som lettar samarbeid mellom ulike etatar.

Kystverket sørgjer òg for å gjere offentlege data tilgjengeleg, slik at dei kan nyttast av transportaktørar og maritim næring for effektivisering av transport og logistikk.

Etaten er i gong med å digitalisere søknads- og sakshandsamingsprosessane knytt til tiltak i sjø, t.d. nye akvakulturanlegg. Dette vil gi ein enklare og betre prosess for søkjarar, og kan på sikt føre til meir effektiv samordning mellom dei ulike myndighetsutøvarane.

Samferdselsdepartementet har gitt Kystverket i oppdrag å foreta ein gjennomgang av organiseringa av etaten. Målet med oppdraget er å få meir infrastruktur og betre tenester for pengane, og sørgje for at ressursane i samfunnet blir prioritert riktig og nytta mest mogeleg effektivt. Kystverket skal levere eit forslag til organisasjonsendringar innan 1. desember 2019.

7.5 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogeleg for alle å kunne delta i samfunnet. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det tre hovudmål. Eitt av etappemåla under hovudmålet om betre framkome for personar og gods i heile landet, er universelt utforma reisekjeder. Dette etappemålet vil medverke til at transportsystemet i så stor grad som mogeleg kan nyttast av alle, i alle aldrar og med

ulike føresetnader. Departementet viser til omtalen av hovudmåla i kap. 6.2.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar

Generelt

I 2018 blei det oppretta en ny etat under Samferdselsdepartementet – Senter for oljevern og marint miljø. Departementet hadde ved utgangen av 2018 ni underliggjande etatar.

Endringane i departementsstrukturen i 2019 medførte at ansvaret for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit er overført frå Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Etaten er derfor ikkje med i omtalen under.

Etatane under Samferdselsdepartementet varierer i storleik og kompleksitet. T.d. hadde Senter for oljevern og marint miljø som er den minste, fem tilsette ved utgangen av 2018, medan Statens vegvesen som den største hadde 7 085 fast tilsette.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, og mange av dei tilsette har teknisk bak-

grunn. I 2018 var kvinnedelen på over 50 pst. i Samferdselsdepartementet, Statens jernbanetilsyn og Senter for oljevern og marint miljø. For dei andre etatane låg kvinnedelen på mellom 19 og 40 pst. Vegtilsynet var den einaste av etatane der kvinner i snitt totalt sett tente meir enn menn. I dei andre etatane og i Samferdselsdepartementet utgjorde kvinner si lønn i snitt mellom 79 pst. og 98 pst. av mennene si lønn.

Status for likestillinga i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar går fram av tabellane under. Tabell 7.2 viser prosentdelen av dei deltidstilsette og dei mellombels tilsette som var kvinner, og kvinner sin del av overtida og foreldrepermisjonen ved utgangen av 2017 og 2018 i departementet og etatane. Tabell 7.3 viser legeomdelt sjukefråvær for kvinner og menn i desse verksemdene på dei same tidspunkta. Under omtalen av Samferdselsdepartementet og dei einskilde etatane er det ein tabell som viser gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i pst. av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Tabell 7.2 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner

		SD	SVV	KYV	Jdir.	LT	SJT	SHT	VT
Deltidstilsette	2018	64	66	73	0	83	67	100	50
	2017	80	67	76	-	83	67	100	50
Mellombels tilsette	2018	0	43	33	55	80	100	100	-
	2017	0	42	25	0	50	33	0	0
Overtid	2018	44	20	7	26	26	32	27	55
	2017	49	19	7	36	31	35	17	60
Foreldrepermisjon	2018	55	66	42	93	88	100	57	100
	2017	76	68	46	77	60	100	100	22

I prosent av talet på tilsette i den einskilde verksemd var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt lågt i 2018. I dei verksemdene som hadde deltidstilsette, var fleirtalet kvin-

ner, medan biletet var noko meir variert for mellombels tilsette. Vegtilsynet var den einaste av verksemdene der kvinner arbeidde meir overtid enn menn.

Tabell 7.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent

	SD		SVV		KYV		Jdir		LT		SJT		SHT		VT	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2018	2,8	1,3	5,2	2,6	4,1	3,7	6,0	2,0	7,7	2,6	5,3	2,5	2,4	2,1	0	0,1
2017	3,0	0,1	6,1	2,6	4,1	3,9	1,0	2,0	2,9	2,1	5,4	3,2	1,3	1,3	3,6	11

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt. Det var i 2018 noko høgare for kvinner enn for menn i alle verksemdene, med unntak av i Vegtilsynet. For dei mindre verksemdene er tala små, slik at eitt fråvær over lengre tid vil påverke fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2018 hadde Samferdselsdepartementet 170 fast tilsette. Kvinnedelen var på 54 pst.

Tabell 7.4 Tilsette i Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2018	54	170	98	56 417
	2017	54	172	97	54 621
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2018	43	7	95	105 729
	2017	43	7	96	103 499
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2018	47	15	107	78 868
	2017	46	14	103	78 054
Fagdirektørar mv.	2018	43	7	103	73 842
	2017	33	6	103	62 735
Underdirektørar, seniorrådgivarar mv.	2018	58	106	100	53 268
	2017	55	105	100	52 562
Rådgivarar, førstekonsulentar	2018	42	31	106	43 325
	2017	53	32	108	41 742
Seniorkonsulentar	2018	100	4	-	-
	2017	100	8	-	41 566

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn var representerte, var det i 2018 eit fleirtal av kvinner i kategorien underdirektørar, seniorrådgivarar mv. I kategoriane mellomleiing, fagdirektørar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar tente kvinner i snitt meir enn menn, medan dei

tente i snitt det same i kategorien underdirektørar, seniorrådgivarar mv.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2018 hadde Statens vegvesen 7 085 tilsette. Kvinnedelen var på 39 pst.

Tabell 7.5 Tilsette i Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda ¹	2018	39	7 005	92	47 655
	2017	39	7 232	91	45 701
Etatsleiing (regionvegsejfar og direktørar)	2018	46	12	98	116 106
	2017	42	12	97	115 203
Leiarar (avdelings- og seksjons- og kontorleiarar)	2018	40	416	99	65 727
	2017	40	413	99	63 665
Tekniske saksbehandlarar, inkl. prosjekt-leiarar i store utbyggingsprosjekt	2018	26	3 813	97	49 557
	2017	26	3 921	96	47 655
Merkantile saksbehandlarar	2018	65	2 128	90	42 528
	2017	65	2 231	90	40 689
Inspektørar	2018	21	563	94	40 846
	2017	21	576	95	38 455
Arbeidarstillingar	2018	9	49	95	39 283
	2017	14	52	97	36 007
Reinhald mv. ²	2018	92	24	-	21 233
	2017	93	27	-	20 002

¹ Avviket mellom totaltalet for tilsette og tal i tabellen kjem av at ni lærlingar og tilsette som ved utgangen av 2017 og 2018 hadde permisjon utan lønn, ikkje er med i tabellen.

² 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 mindre enn menn, men forskjellane var små, særleg i leiarstillingane.

Delen kvinner i leiarstillingar var på 38 pst. i 2018, ein liten auke frå 2017. I dette talet inngår òg prosjektleiararar i store utbyggingsprosjekt med personalansvar, der kvinndelen er lågare enn i dei to andre leiar kategoriane.

Statens vegvesen har særskild merksemd på mangfald i rekrutteringa. I andre halvår av 2018 var 2,8 pst. av dei tilsette i Statens vegvesen perso-

nar med nedsett funksjonsevne eller med hol i CV-en.

I årsrapporten for 2018 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremme likestilling og hindre diskriminering, både som arbeidsgivar og som tenesteytar.

Kystverket

Ved utgangen av 2018 hadde Kystverket 964 faste tilsette. Kvinndelen var på 19 pst.

Tabell 7.6 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	2018	19	964	79	68 731
	2017	19	973	78	64 778
Leiing	2018	14	14	91	82 893
	2017	20	15	105	81 488
Mellomleiing	2018	21	33	78	80 600
	2017	24	34	79	75 628
Ingeniørar og rådgivarar	2018	39	352	89	57 655
	2017	38	354	88	54 132
Konsulentar	2018	33	36	89	75 271
	2017	38	39	73	73 190
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2018	3	66	108	57 255
	2017	5	65	92	57 799
Statslosar	2018	1	275	85	86 171
	2017	1	278	88	80 378
Fagarbeidarar	2018	13	112	108	45 987
	2017	13	121	102	42 829
Trafikkleiarar	2018	6	65	107	83 949
	2017	6	67	103	81 508

I talet for tilsette inngjekk òg i 2018 11 statslosaspirantar med ein kvinnedel på 9 pst.

I alle stillingskategoriane var fleirtalet av dei tilsette menn. I dei mannsdominerte yrka som skipsførarar, styrmenn, maskinistar og statslosar er kvinnedelen svært låg. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane skipsførarar, styrmenn og maskinistar, trafikkleiarar og fagarbeidarar.

I årsmeldinga for 2018 har Kystverket gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

Jernbanedirektoratet

Ved utgangen av 2018 hadde Jernbanedirektoratet 213 tilsette. Kvinnedelen var 40 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 22 tilsette ved utgangen av 2018, og kvinnedelen var på 55 pst.

Tabell 7.7 Tilsette i Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2018	37	213	97	60 019
	2017	40	215	97	58 111
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2018	27	15	122	93 774
	2017	27	15	126	90 806
Mellomleiarar, seksjonsleiarar	2018	55	11	111	78 608
	2017	44	16	109	71 144
Fagdirektørar	2018		0		
	2017	100	1	-	-
Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjektleiarar	2018	35	141	102	57 093
	2017	37	131	98	54 846
Saksbehandlarar, kontorstillingar	2018	80	10	103	38 802
	2017	78	9	97	35 755
Ingeniørar, arkitektar	2018	36	33	92	57 709
	2017	40	42	91	56 054
Anna	2018	0	3	-	-
	2017	0	1	-	-

I dei kategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategorien saksbehandlarar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i alle stillingskategoriane utanom ingeniørar og arkitektar. Lønnsforskjellane er likevel små, med unntak av i stillingskategoriane leiing og mellomleiarar, seksjonsleiarar.

I årsrapporten for 2018 har Jernbanedirektoratet gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

Luffartstilsynet

Ved utgangen av 2018 hadde Luffartstilsynet 185 tilsette. Kvinnedelen var på 40 pst.

Tabell 7.8 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	2018	40	185	84	59 230
	2017	40	180	86	56 236
Toppleiing (direktørar og andre leiingar)	2018	57	7	96	91 968
	2017	57	7	82	90 718
Mellomleiing (seksjonssjefar)	2018	40	10	98	77 848
	2017	33	9	98	75 626
Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2018	29	131	90	61 608
	2017	30	128	93	60 180
Rådgivarar mv.	2018	73	22	107	43 037
	2017	64	22	101	41 819
Førstekonsulentar mv.	2018	100	12	-	36 450
	2017	100	8	-	38 745
Konsulentar, sekretærar, lærlingar	2018	33	3	36	18 267
	2017	86	7	145	31 066

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2018 berre kvinner, medan det i kategoriane rådgivarar og toppleiing var eit fleirtal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente kvinner i snitt meir enn menn i kategorien rådgivarar.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2018 hadde Statens jernbanetilsyn 65 tilsette. Kvinnedelen var 51 pst.

Tabell 7.9 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	2018	51	65	86	62 757
	2017	50	66	89	59 660
Toppleiing (direktør)	2018	0	1	-	107 714
	2017	0	1	-	106 355
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2018	60	5	102	86 263
	2017	60	5	101	83 579
Fagdirektørar, seniorrådgivarar	2018	44	50	91	62 754
	2017	42	45	93	61 024
Rådgivarar, førstekonsulentar	2018	87	6	87	46 210
	2017	67	12	104	45 552
Sekretærar	2018	100	3	-	-
	2017	100	3	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet kvinner i kategorien mellomleiing og rådgivarar, førstekonsulentar. I kategoriane der begge kjønna var representerte tente kvinner i snitt noko meir enn menn i kategorien mellomleiing.

I årsrapporten for 2018 har Statens jernbanetilsyn gjort greie for arbeidet sitt med likestilling.

Statens havarikommisjon for transport

Ved utgangen av 2018 hadde Statens havarikommisjon for transport 49 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst.

Tabell 7.10 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	2018	37	49	86	63 085
	2017	37	51	84	59 766
Toppleiing	2018	0	1	-	100 406
	2017	0	1	-	97 671
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2018	0	5	-	83 847
	2017	20	5	98	80 200
Fagstab	2018	75	4	103	68 720
	2017	67	3	105	65 819
Havariinspektørar	2018	26	31	97	62 088
	2017	25	32	96	58 887
Administrative stillingar	2018	88	8	82	46 490
	2017	80	10	90	47 396

I stillingskategoriar der begge kjønna var representerte, var fleirtalet kvinner i stillingskategoriane fagstab og administrative stillingar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab.

Vegtilsynet

Vegtilsynet hadde ved utgangen av 2018 13 tilsette. Kvinnedelen var 39 pst.

Tabell 7.11 Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2018	39	13	112	54 618
	2017	50	14	108	54 842
Toppleiing	2018	100	1	-	91 150
	2017	100	1	-	88 700
Seniorrådgivarar, senioringeniørar	2018	45	9	104	51 226
	2017	43	7	100	54 236
Rådgivarar, overingeniørar	2018	0	3	-	-
	2017	50	6	98	49 905

Begge kjønna var representerte berre i stillingskategorien seniorrådgivarar, senioringeniørar. I denne kategorien tente kvinner noko meir enn menn.

Senter for oljevern og marint miljø

Senter for oljevern og marint miljø blei oppretta i februar 2018 og var i 2018 under oppbygging. Ved utgangen av 2018 hadde senteret fem fast tilsette. Kvinnedelen var på 80 pst.

8 Tilstanden i den samfunnskritiske funksjonen transport

I Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*, jf. Innst. 326 S (2016–2017) og i Justis- og beredskapsdepartementets årlege Prop. 1 S, er 14 tverrsektorielle samfunnsfunksjonar som er kritiske for samfunnstryggleiken, presenterte. Dette er samfunnsfunksjonar der fleire departement kan ha ansvar, der samfunnsfunksjonane kan vere avhengige av kvarandre, og der departementa må samarbeide for å ta vare på samfunnstryggleiken. For kvar av dei 14 samfunnsfunksjonane er det utpeika eit hovudansvarleg departement, som skal sikre nødvendig koordinering og samordning.

Inndelinga i 14 samfunnskritiske funksjonar og plasseringa av ansvaret hos eit hovudansvarleg departement er eit sentralt verkemiddel for å styrkje den tverrsektorielle samordninga i arbeidet med samfunnstryggleik. Det er gjennom *Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet* etablert eit system for å utarbeide status- og tilstandsvurderingar for dei 14 samfunnskritiske funksjonane. I desse skal det vurderast kva for evne samfunnet har til å halde funksjonane ved like viss dei blir utsette for ulike påkjenningar. Dei hovudansvarlege departementa har ansvaret for å gjere vurderingane og skal presentere dei i sine respektive budsjettproposisjonar. I statsbudsjettet for 2020 er det utarbeidd status- og tilstandsvurderingar for dei fire samfunnskritiske funksjonane forsyningstryggleik (Nærings- og fiskeridepartementet), lov og orden (Justis- og beredskapsdepartementet), natur og miljø (Klima- og miljødepartementet) og transport (Samferdselsdepartementet).

8.1 Samfunnsfunksjonen transport

Samfunnsfunksjonen *Transport* viser til samfunnet sitt ansvar for funksjonalitet og tryggleik i transportsystemet. Eit moderne samfunn er avhengig av påliteleg og trygg transport året rundt, og transportsektoren leverer tenester som er kritiske for svært mange samfunnsfunksjonar og enkeltpersonar i Noreg. Samfunnstryggleik er

derfor ein viktig del av det daglege arbeidet i transportsektoren.

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan veg-, jernbane-, luftfart- og kystsektoren. Departementets underliggjande etatar, selskap og føretak har òg eit sjølvstendig ansvar for å ivareta pålitelegheita og tryggleiken innan sitt ansvarsområde, og for å bidra til samfunnstryggleiken i transportsektoren. Nærings- og fiskeridepartementet har fagansvaret for maritime næringar og skipsfartspolitikken, medrekna skipsfartsberedskapen.

Transportsystemet

Det meste av innanriks transportarbeid på land blir utført på vegnettet, som utgjer grunnstrukturen i transportsystemet i Noreg. Vegtransporten er fleksibel, og i store geografiske område er det i realiteten ikkje noko alternativ til vegtransport. Vegsystemet er sett saman av fysisk veginfrastruktur som vegar, bruer og tunnelar, understøttande tenester som trafikkstyring, overvaking og registerdata, og transportressursar i form av køyretøy, transportverksemdar og privatpersonar. Ansvaret for vegnettet er delt mellom staten, fylkeskommunane og kommunane. Som vegadministrasjon for staten har Statens vegvesen viktige forvaltningsoppgåver innanfor veg-, trafikant- og kjøretøyområdet, og eit nasjonalt ansvar for arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i sektoren. Dette inkluderer å sikre best mogeleg samvirke med relevante aktørar som Nye Veier AS på riksvegnettet og fylkeskommunane på fylkesvegnettet. Regjeringa legg opp til at forvaltning av fylkesvegane skal bli overført til fylkeskommunane frå 1. januar 2020, men sektoransvaret og det overordna ansvaret for beredskap blir verande hos Statens vegvesen. Vegtilsynet skal kontrollere og føre tilsyn med at krav om tryggleik knytt til riksveginfrastrukturen er teke i vare av Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Jernbanesektoren leverer infrastruktur- og transporttenester for personar og gods på det nasjonale jernbanenettet og ved private sidespor. Jernbanen dekkjer dei fleste fylka med unntak av

Troms og Finnmark, og har tilkoplingar til Sverige ved Kornsjø (Viken), Magnor (Innlandet), Kopperå (Trøndelag) og Narvik (Nordland). Jernbana har òg geografisk nærleik eller sidespor til fleire viktige hamner som fraktar store volum med gods. Jernbanedirektoratet har eit overordna ansvar for arbeidet med samfunnstryggleik i sektoren. Bane NOR SF er infrastrukturforvaltar og har ansvaret for å byggje ut, drifte og vedlikehalde infrastrukturen, og for trafikkstyringa. Det er fleire selskap som tilbyr gods- og persontransporttenester på jernbanen. Godstransporten blir driven på kommersielt grunnlag, medan det meste av persontogtransporten skjer etter offentleg kjøp frå staten. Sikringsforskrifta i jernbanelova set krav til at jernbaneverksemdene skal arbeide systematisk for å unngå tilsikta uønskte handlingar og avgrense konsekvensane av dei. Forskrifta gjeld arbeid retta mot terror, sabotasje og trussel om dette, og hærverk og tjuveri med stort skadepotensiale. Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med at verksemdene oppfyller krava til tryggleik.

Luftfart er ein sentral del av det norske transportnett og er viktig for befolkninga og næringslivet i heile landet. Helsesektoren i nord er spesielt avhengig av ambulansfly. Bruk av helikopter er viktig for m.a. olje- og gassverksemda og for det akutte helsetilbodet i alle delar av landet. Luftfartssystemet er, svært forenkla, sett saman av flyselskap, flyplassar og flysikringsteneste. I tillegg inngår òg flyvêr- og kunngjeringsteneste, verkstader og vedlikehaldsorganisasjonar. Avinor AS er eit statleg aksjeselskap som eig, driv og utviklar eit landsomfattande nett av 43 flyplassar for den sivile luftfarten og flysikringstenester for den sivile og militære luftfarten. Avinor Flysikring AS er eitt av dotterselskapa. I tillegg er det fire private flyplassar med rutetrafikk. Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med norsk luftfart. Svært mykje av regelverket på luftfartsområdet er felles for heile EØS-området, og er teke inn i norsk lov gjennom EØS-avtalen. Dette regelverket byggjer igjen på internasjonale standardar som er gitt gjennom FNs luftfartsorganisasjon ICAO (International Civil Aviation Organization). Forskrift om førebygging av anslag mot tryggleiken i luftfarten gjennomfører det europeiske security-regelverket og set krav til alle luftfartsaktørane.

Sjøtransporten står for nesten halvparten av godstransportarbeidet innanriks, og over 80 pst. av godsmengda i utanrikshandelen. Sektoren består overordna av maritim infrastruktur, regelverk og tenester som skal bidra til trygg sjøtrafikk i norske farvatn. Ansvaret i kyst- og sjøtransportsektoren er delt mellom fleire aktørar. Kystverket

har ansvaret for maritim infrastruktur, tenester som skal bidra til ein sikker sjøtrafikk i norske farvatn, og for særlege regelverk for hamner i havne- og farvannsloven. Den maritime infrastrukturen består av farleier og om lag 22 000 navigasjonsinnretningar. Kystverkets maritime sjøtryggleiketenester omfattar navigasjonsvarslingstenesta, losordninga og sjøtrafikksentralane. Losordninga skal sikre at det er navigatør om bord med god kjennskap til farvatnet, medan sjøtrafikksentralane overvaker og regulerer trafikken i farvatn med særleg høg risiko.

Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som utøvande etat, har ansvar for å leggje til rette for sjøtryggleiken knytt til skip og mannskap og har myndigheitsansvar for norskregistrerte skip og kontroll av framande skip som besøker norske hamner. Skipstryggleikslova og skipsarbeidslova med tilhøyrande forskrifter, er sentrale regelverk for dette arbeidet. Skipstryggleikslova har som formål å tryggje liv og helse, miljø og materielle verdiar ved å leggje til rette for god skipstryggleik. Lova gjeld norske skip, uansett kor dei er, og utanlandske skip i norsk territorialfarvatn, økonomisk sone og kontinentalsokkel. Sjøfartsdirektoratet har òg eit overordna ansvar for å koordinere sikringsarbeidet og sørge for god samhandling mellom involverte aktørar i Noreg, og driv sjøtryggleiksarbeid i form av regelverksarbeid, gjennomføring av tilsyn og haldningsskapande arbeid.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, med Statens kartverk som utøvande etat, har ansvaret for offisielle sjøkart, medan Klima- og miljødepartementet har ansvar for miljøregelverket for skip. Sjøfartsdirektoratet er underlagt Klima- og miljødepartementet i desse sakene. Hamnene er infrastrukturbindeleddet mellom sjø- og landtransporten, og Noreg har mange hamner og eit svært variert hamnetilbod. Dei offentlege trafikkhamnene er kommunalt eller interkommunalt eigde, men ein stor del av hamneanlegga og terminalane er òg private.

Skipsfart er ei global næring, og internasjonal drift av skip føreset internasjonalt godkjend dokumentasjon på skipstandarden og kompetansen til mannskapet. Reglar for dette blir primært forhandla fram i FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization). ISPS-koden (International Ship and port Facility Security Code) blei t.d. vedteken av IMO etter terroråta mot USA 11. september 2001, og stiller krav til beredskap og tiltak på skip i internasjonal fart og krav til hamneterminalar som tek imot desse skipa, med det mål å hindre terrorisme.

I tillegg til dei ulike sektorregelverka er etane og alle aktørar med viktige oppgåver knytt til førebyggjande sikkerhet i transportsektoren og underlagt lov om nasjonal tryggleik (sikkerhetsloven). Dette inneber ein rekke krav til sikring mot tilsikta hendingar. Vidare gjennomfører Statens havarikommisjon for transport undersøkingane av hendingar og ulykker i transportsektoren med føremål å betre tryggleiken og førebyggje ulykker.

Redundans

Transportsystema er i varierende grad internt redundante, dvs. at svikt i ein del av systemet kan kompenseras ved bruk av alternative ruter. Vegtransportsystemet er saman med det maritime transportsystemet det mest redundante, medan jernbanesystemet har ein «stjernetopografi» der dei ulike jernbanelinjene møtast på Oslo S, og i liten grad er redundant.

Det er ein viss grad av redundans mellom transportsystema ved at dei ulike transportformene i nokon grad kan erstatte kvarandre. Vegtransport kan t.d. gi redundans ved svikt i jernbanetransporten og i nokon grad omvendt. Langs kysten er båt eller ferje ei mogleg løysing når vegar blir stengde av skred eller av andre grunnar. Jernbane og flytrafikk kan i nokon grad erstatte kvarandre for trafikk mellom landsdelane.

Samstundes er det slik at dei ulike transportformene har ulike eigenskapar med omsyn til transporttid, fraktkapasitet m.m. For rask transport av personar og gods over lange avstandar er lufttransport einaste måten, medan sjøtransport kan vere einaste eigna transportform for gods med stor vekt og/eller stort volum. Dette gjer at ved svikt i éi transportform kan denne i avgrensa grad bli erstatta av andre transportformer.

Totalforsvaret

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar ei gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i heile krisespekteret, frå fred via tryggleikspolitisk krise til væpna konflikt. For transportsektoren inneber dette å støtte Forsvaret ved behov med tilgang til og prioritet på transportinfrastruktur, tilknytte driftstenester og transportressursar. Denne støtta må vidare vere fleksibel, slik at transporten av nasjonale eller allierte troppar og logistikk raskt kan tilpasse seg det rådande militære behovet. I tillegg skal òg det sivile transporttilbodet oppretthaldast i størst mogleg grad i kriser. Arbeidet med å vidareutvi-

kle transportsektoren si rolle i totalforsvaret er derfor prioritert.

For Forsvaret er det avgjerande at den transportinfrastrukturen det har behov for, er dimensjonert for å understøtte ilandføring, oppstilling og vidare framføring av betydelege allierte styrkar. Samstundes er det ei utfordring at det militære kapasitetsbehovet ofte vil overgå det ordinære sivile behovet. Eit godt samarbeid mellom Forsvaret og transportstyresmaktene er derfor viktig, og Samferdselsdepartementet har m.a. innhenta ei rangert liste over Forsvaret sitt infrastrukturbehov i transportsektoren.

Skipsfartsnæringa er ein viktig ressurs både i totalforsvarssamanheng, men òg i ein artikkel V-kontekst med behov for å setje i verk kollektive forsvarstiltak saman med våre NATO-allierte.

8.2 Tilstandsvurdering

For ei vurdering av tilstanden i den kritiske samfunnsfunksjonen transport har departementet definert og vurdert følgjande tre understøttande kapabilitetar:

- Framkome: Evne til å oppretthalde framkome for transportaktørar. I dette inngår funksjonalitet i infrastrukturen og tilknytte tenester, t.d. trafikkstyringstenester.
- Transporttryggleik: Evne til førebyggje store uønskte hendingar, tilsikta eller utilsikta, som kan medføre skadar og tap av liv og helse, eller som kan medføre øydeleggingar på miljø og materiell.
- Transportevne: Evne til å utføre transport som er nødvendig for å ivareta kritiske samfunnsfunksjonar og det grunnleggande behovet til befolkninga. I dette inngår transportberedskap, dvs. evna styresmaktene har til å skaffe til vege nødvendige transportressursar i krisesituasjonar.

Kapabilitetane tek utgangspunkt i Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskaps (DSB) rapport *Samfunnets kritiske funksjoner* (2016), men er noko vidareutvikla for å betre dekkje transportsektoren. Under kvar kapabilitet blir ulike område som kan true eller på annan måte vere relevante for å oppretthalde funksjonalitet i kapabiliteten, vurdert kvalitativt. Tilstandsvurderinga tek derfor ikkje utgangspunkt i scenario, sjølv om ulike hendingar blir nytta som døme.

Vurderinga byggjer i hovudsak på overordna risiko- og sårbarheitsanalysar (ROS) utarbeidd av Vegdirektoratet, Kystverket, Luftfartstilsynet og

Jernbanedirektoratet/Bane NOR SF, i tillegg til anna relevant dokumentasjon, utgreiingar m.m. Nærings- og fiskeridepartementet har bidrege med innspel på sine ansvarsområde. Vurderinga er vidare hovudsakleg avgrensa til kva transportsektoren har å seie for sivil sektor, sjølv om totalforsvaret blir omtalt.

Overordna truslar og farar

Transportsektoren står ovanfor eit komplisert sårbarheitsbilete, og verdiane sektoren forvaltar kan bli trua av både vondsinna aktørar og av farar knytt til naturhendingar og store ulykker.

Dei nasjonale tryggingstenestene har dei siste åra meldt om ein auka risiko for tryggleikstruande verksemd i Noreg. Truslane er knytte til framand statleg etterretning, påverkingsoperasjonar, terror og cyberkriminalitet. Digitaliseringa av transportsektoren og avhengigheita av både elektronisk kommunikasjon (ekom) og kraftforsyning har utvida mogelegheitsrommet til vondsinna aktørar. Hendingane i seinare tid i Europa har òg vist at transportsektoren er eit utsett mål for terrorisme mot mjuke mål.

Samstundes er naturfarar og dei venta konsekvensane av klimaendringane ei aukande utfordring. Meir ekstremvær set infrastrukturen på prøve, og naturhendingar kan få store konsekvensar for tryggleiken og pålitelegheita i transportsystema. Alvorlege transportulykker er òg ein vedvarande fare i sektoren.

8.2.1 Framkome

Framkome handlar om at transport skal kunne finne stad som føreset utan å bli hindra av omfattande nedetid eller svikt i verken infrastruktur eller understøttande tenester. Det er såleis ein føresetnad for eit fungerande transportsystem. For transportsektoren er evna til å oppretthalde framkoma tett knytt opp til evna til å motstå øydelegging av fysisk infrastruktur eller tilknytte tenester, evna til å etablere alternative løysingar dersom infrastruktur skulle bli øydelagt eller utilgjengeleg, og evna til å raskt re-etablere øydelagt infrastruktur.

Naturfarar

Noreg er eit langstrakt land med utfordrande topografi og vêrforhold. Ulike typar naturfarar, slik som skred, flaum, springflo eller ekstremvær, er derfor heile tida ein risikofaktor i transportsektoren, både for framkome og transporttrygglei-

ken. Samstundes er det venta at risikoen knytt til naturhendingar vil auke som ein konsekvens av klimaendringane. Meir ekstremvær, kraftigare nedbør og auka havnivå vil påverke alle transportformene, men veg- og jernbaneinfrastrukturen vil vere spesielt utsett.

Innanfor vegsektoren blir ulike typar naturfarar vurdert som dei hendingane med størst risiko. Årleg blir rundt 700 vegar stengde på grunn av skred og/eller nedfall, og dei siste to og eit halvt åra har Statens vegvesen sendt ut om lag 850 trafikkmeldingar om flaum og overfløyning. Ein eller fleire stengde vegar kan potensielt få store negative følgjer for framkome på lokalt og regionalt nivå, og i ytste fall òg på nasjonalt nivå. I tillegg har øydelagd veginfrastruktur store samfunnsøkonomiske kostnader. Utbetringar etter flaumen langs Dovrebanen og E6 i 2013 blei t.d. estimert å koste om lag 1,1 mrd. kr. Naturfarar er derfor prioritert i Statens vegvesens arbeid med samfunnsstryggleik, og etaten gjennomgår m.a. regelmessig behovet for skredsikring.

Statens vegvesen har òg ein godt etablert trafikkberedskap for å handtere slike hendingar på og langs vegen, noko som m.a. inkluderer identifi- sering og utpeiking av godkjende omkøyringsru- ter for å oppretthalde framkoma. Naturhendingar rammar ofte eit stort geografisk område samstundes, noko som kan resultere i tidkrevjande omkøyringsløysingar. Denne utfordringa gjeld spesielt i dei delane av landet som er smale eller som har eit mindre utbygd og redundant vegnett, og som derfor manglar reelle omkøyringsruter. Eit døme på ein slik sårbar strekning er E6 mellom Megården og Mørsvikbotn nord for Fauske. Strekinga har 16 tunnelar, og dersom ein av tunnelane må stengje er det få og lange omkøyrings- ruter, m.a. via Sverige. I andre delar av landet bidreg nettopp tilrettelegging for omkøyring gjennom Sverige samstundes til å redusere denne typen sårbarheit.

Klimaendringane vil kunne ha ei rekke konsekvensar for framkoma i vegsektoren. Auka nedbør vil sannsynlegvis auke frekvensen av stengde vegar, og auka havnivå og hyppigare stormflo vil m.a. kunne vere ei utfordring for kystvegar og undersjøiske tunnelar med lågt innløp. Statens vegvesen arbeider derfor målretta med klimatil- passing, og meiner at etaten har tilstrekkeleg med ressursar og kompetanse til å ivareta framkome i riksvegnettet ved eit endra klima. For å opprett- halde robustheita i veginfrastrukturen vil m.a. dimensjonering og vedlikehald av drenerande røyr og stikkrenner som er tilknytt vegane, vere

viktig. Dette er eit arbeid som tradisjonelt har vore underprioritert.

Innan jernbanesektoren har både kapasiteten og etterspurnaden etter transporttenester auka dei seinaste åra. Samstundes opplever jernbanesektoren mange av dei same utfordringane som vegsektoren når det gjeld naturfarar. I mars 2012 gjekk det t.d. eit jordskred ved Soknedal på Dovrebanen som førte til at banestrekninga var stengd for trafikk i åtte veker med store konsekvensar for framkoma. Jernbanesektoren skil seg samstundes frå vegsektoren ved at eit langvarig brot som følgje av ei naturhending i større grad kan få store konsekvensar for framkoma mellom ulike delar av landet fordi jernbanesystemet i så liten grad er redundant. Dette er i tillegg ein sårbarheit det er svært kostnadskrevjande å redusere. Klimaendringane kan derfor òg bli ei stor utfordring for jernbanen. Bane NOR SF meiner m.a. at jernbanelinjene ikkje i tilstrekkeleg grad er robuste nok til å takle den venta auken i vassmengdene som følgje av klimaendringane. Dette kan påverke driftsstabiliteten negativt, og føretaket viser til at det i åra framover vil vere nødvendig å tilpasse jernbaneinfrastrukturen for å møte klima-utviklinga.

Luftfartssektoren i Noreg har lang og god erfaring med å oppretthalde framkome under ulike vêrpåkjeningar. Punktlegheita og regulariteten på Avinor AS flyplassar er høg. Det aller meste av infrastrukturen for luftfarten har òg ein god standard og lite etterslep i vedlikehald. Dette heng saman med at vedlikehaldet er mindre ressurskrevjande enn for andre transportformer, og at delar av infrastrukturen, som rullebanar og navigasjonsanlegg, har moderat slitasje og lang levetid. For å oppretthalde den høge tryggingstandarden i norsk luftfart vil i nokre tilfelle vêrforholda vere slik at fly må dirigerast om eller bli sette på bakken. Oskeutsleppet frå eit vulkanutbrot på Island i 2010 er eit døme på ein situasjon der omsynet til tryggleiken førte til at det reelt sett var sterkt avgrensa framkome i norsk luftrom i om lag seks døgn. For å vere betre førebudd om ein tilsvarande situasjon skulle oppstå igjen har Avinor AS i ettertid inngått ein avtale med Meteorologisk institutt om kjøp av varslingsstenester for vulkansk oske. Luftfartstilsynet vurderer at stigande havnivå i kombinasjon med fleire intense lågtrykk som følgje av klimaendringane vil vere ei utfordring for enkelte kystnære flyplassar, og at ein auke i vêrfenomen som vind, turbulens, nedbør og ising kan påverke punktlegheit og regularitet i luftfarten. Lufttransporten er likevel mindre

sårbar for klimaendringar enn den landbaserte transporten.

I sjøfartssektoren som i luftfartssektoren representerer naturfarar først og fremst ei utfordring for framkome ved at vêrforholda påverkar tryggleiken til skip, mannskap og passasjerar, og at seglasar derfor må utsetjast eller innstillast. Sterk vind og høge bølger fører òg til skadar og havari av navigasjonsinnretningar, og flaum og skred kan gjere at store mengder drivgods hamnar i fjordar og farleier. Kystverket sender derfor jamleg ut navigasjonsvarsel til sjøfarande, og har ein døgnkontinuerleg beredskap mot akutt forureining som òg kan setje i verk tiltak for å avgrense konsekvensane av t.d. drivgods. I sjøfartssektoren ser det ikkje ut til at klimaendringane til no har hatt negative konsekvensar verken for framkome eller sjøtryggleik, men Kystverket vurderer at auka havnivå og hyppigare stormflo over tid vil få konsekvensar for hamne- og navigasjonsinfrastrukturen. For denne infrastrukturen er vedlikehaldsetterslepet redusert dei seinaste åra, og ein har m.a. starta å fjernovervake fyrlyktene for å effektivisere vedlikehaldet.

I heile transportsektoren er det gjennomført ei rekke førebyggjande tiltak for å redusere sårbarheita for naturfarar, og klimatilpassing blir prioritert i alle transportetatane. Planar, regelverk og handbøker blir oppdaterte fortløpande for å møte den venta utviklinga, og viktige samarbeidsfora som *Klimaservicesenteret* og *Naturfareforum* blir vidareutvikla for å dele erfaringar og skaffe til vege meir kunnskap. Vidare blir den tverretatlege skredvarslinga blir sett i system. Risikoutsette jernbanestrekningar blir kartlagde, og tiltak for å handtere aukande mengder vatn på rullebanane på flyplassane blir planlagt. Det blir i dag òg bygd mykje ny infrastruktur som er meir robust enn den infrastrukturen han erstattar, noko som bidreg til at brot i den fysiske transportinfrastrukturen er mindre sannsynleg.

Nærings- og fiskeridepartementet har oppretta Rådet for bygg- og anleggsberedskap for å kunne støtte styresmaktene i handteringa av ei alvorleg krise, t.d. gjennom å gi råd til departementet om utnytting av bygg- og anleggsressursar ved alvorlege hendingar som krev slike ressursar. Rådet består av dei landsdekkande entreprenørane og bransjeorganisasjonar.

Digital avhengigheit

Framkome i transportsektoren handlar ikkje berre om fysisk infrastruktur, men er i aukande grad understøtta av ulike digitale system som kan

råkast av driftsstans eller anna funksjonssvikt. Slik svikt kan vere eit resultat av logiske, fysiske og menneskelege feil, sabotasje eller andre vondsinna handlingar, eller manglande tilførsel av kritiske eksterne innsatsfaktorar som straum eller elektronisk kommunikasjon. I takt med digitaliseringa av samfunnet elles har den digitale avhengnaden derfor utvikla seg til å representere ein overordna sårbarheit for heile transportsystemet.

I vegsektoren kan framkoma særleg bli påverka av driftsstans innan dei digitale systema og komponentane som understøtter trafikkstyring og -overvakinga. Vegsentralane og kommunikasjonsnetta som går frå tunnelar og anna utstyr langs vegen fram til vegtrafikksentralane har ei sentral rolle i trafikkberedskapen og bidreg til å handtere hendingar i vegnettet. I tillegg er skilt, lyssignal, hendingssensorar og andre digitale komponentar viktig for ei trygg og effektiv trafikkavvikling. Vegtrafikksentralane er avhengige av ei stor mengd tekniske system for å utføre sine oppgåver, og er såleis sårbare for ulike former for svikt i desse. I ROS-analysar Statens vegvesen har gjennomført, har det blitt avdekt ein del svakheiter i datasystema til sentralane og samordninga mellom dei. Funna i analysane har delvis blitt løyst lokalt, og Statens vegvesen vil i 2020 innføre eit nytt system for å handtere uønskete hendingar. I tillegg har Nasjonalt tryggingorgan (NSM) gjennomført innbrotstestar i automasjonsnetta til tre av dei fem vegtrafikksentralane. Det er forventat at rolla til vegtrafikksentralane vil bli viktigare når vegsystemet blir meir komplisert, og at trusselnivået vil auke. Dette vil stille høge krav til sikringa av vegsentralane i åra som kjem.

Framkoma i jernbanenettet er i stor grad avhengig av eksterne innsatsfaktorar som straumforsyning og elektronisk kommunikasjon. Dette er blant dei største sårbarheitene for skinnegående transport. I tillegg vil svikt i IKT-system eller -infrastruktur langs køyrevegen, i kontrollsentralane, på stasjonane, eller knytt til operasjonen og drifta av tog og lokomotiv, kunne føre til redusert framkome. Av førebyggjande tiltak har Bane NOR SF m.a. etablert ei ekstern teneste for å overvake dei køyrevegkritiske IKT-systema, noko som inneber at det blir gjennomført periodiske innbrotstestar for å avdekkje sårbarheiter.

Luffarten er ein teknologitung sektor som er avhengig av fungerande IKT-system og elektronisk kommunikasjonssystem for å oppretthalde framkoma. Det er mogeleg å avvike flytrafikk sjølv om enkelte system skulle svikte, men effektiviteten i trafikkavviklinga vil da kunne bli svært låg. I mai 2011 medførte t.d. eit utfall av elektronisk kommu-

nikasjon som følgje av eit brot i Telenors nett til at flytrafikken mellom fleire norske flyplassar blei stansa fram til Avinor AS fekk opp reserve-systemet sitt etter om lag ein time. Samstundes blir sektoren digitalisert raskt, noko som kan føre til auka kompleksitet og manglande oversikt over digitale sårbarheiter. Eit døme på dette er krav om at viktige styringssystem for infrastruktur som tidlegare har vore fysisk skilde frå internett, skal kunne haldast ved like via fjernaksess. I slike situasjonar er god tilgangskontroll i systema avgjerande, og Avinor flysikring AS er derfor med i eit forskingsprosjekt m.a. for å utvikle system for deteksjon av skadeleg programvare. Auken i samankoplinga av ulike IKT-system er òg ein sårbarheit som gjer at risikoen knytt til driftstans veks ved at ein feil kan spreie seg til fleire funksjonar og tenester. I april 2019 førte t.d. ein feil i ein enkelt komponent i eit system som inngår i luftromsovervakinga til flysikringstenesta, til ei sterkt redusert framkome i delar av norsk luftrom i ein kort periode. I luftfarten er ein òg i stor grad avhengig av satellittkommunikasjon og GPS-baserte tenester, og dette aukar. Forstyrningar av GPS-signal eller forfalsking av posisjonsinformasjon er ein digital sårbarheit som luftfarten er spesielt oppteken av. Luftfarten i Noreg har ved fleire høve blitt utsett for forstyrning av navigasjonssignal, såkalla jamming. For å redusere effekten av slik forstyrning har Avinor AS starta eit arbeid med å utvikle alternative instrument som skal føre til at ein blir mindre avhengig av GPS-systemet.

Som dei andre sektorane er òg sjøtransportsektoren understøtta av ei rekke digitale system som kan påverke framkoma om dei fell bort. Fleire av Kystverkets sjøtryggingstenester, slik som lostenesta, delar av sjøtrafikksentraltenesta, den maritime trafikkovervakinga og portalen for anløpsmeldingar, er m.a. avhengig av Kystverkets sentrale digitale funksjoner og elektronisk kommunikasjon. Stans i lostenesta eller eit fullstendig tap av drifta på Horten sjøtrafikksentral (VTS) kan i verste fall resultere i redusert framkome til alle hamner i Oslofjord-regionen. For å kompensere for denne sårbarheita er det etablert system for at dei 20 losstasjonane langs kysten skal kunne operere autonomt utan ekomsamband eller den sentrale digitale støtta. Delar av sjøtrafikksentraltenesta opererer i utgangspunktet òg autonomt. Mange av dei maritime kommunikasjonssystema er vidare utan kryptering. Ved behov vil likevel Kystverket, lostenesta og sjøtrafikksentralane raskt kunne registrere eventuelle feil i systema og varsle skip gjennom fleire varslingsystem. Kystverket opererer òg eit system (DGPS) som over-

vakar GPS-signala på 12 stasjonar langs kysten og som fortløpande kringkastar data om eventuelle posisjonsavvik. Utvikling av nye system med større innebygd tryggleik må skje internasjonalt. Kystverket er derfor sentral i IMO's sitt arbeid med å utvikle og følge opp E-navigasjonsstrategien, som skal leggje til rette for å utvikle digital kommunikasjon og samhandling innan sjøtransporten. Det er òg starta eit internasjonalt arbeid om standard for eit nytt maritimt kommunikasjonssystem som vil gi større digital tryggleik.

For å styrkje IKT-tryggleiken har dei mest sentrale infrastrukturforvaltarane m.a. etablert eigne responseiningar for digital hendingshandtering, og fleire av transportverksemdene er tilknytt NSM NorCERT (Norwegian Computer Emergency Response Team) sitt sensornettverk gjennom *Varslingssystem for digital infrastruktur* (VDI). Departementet vil leggje til rette for å utvide dette samarbeidet.

Alvorlege hendingar med konsekvensar for framkoma

Transportsektoren kan bli ramma av alvorlege ulykker eller hendingar som i tillegg til å gå ut over transporttryggleiken kan få store negative følgjer for framkoma. Ein kan òg sjå for seg tilsikta handlingar i form av sabotasje der ein aktør søker å svekkje framkoma i ein eller fleire transportformer for å oppnå strategiske mål. Samferdselsdepartementet er ikkje kjent med at slik aktivitet har funne stad i transportsektoren.

Kva for hendingar som kan få konsekvensar for framkoma kan vere svært vanskelege å føresjå. Det er derfor viktig å på den eine sida oppretthalde ein infrastruktur som er så robust at den kan motstå påkjenningane frå eit bredt spekter av hendingar, og på den andre sida sørgje for at dei etablerte systema for beredskap raskt kan redusere konsekvensane og re-etablere framkomekapasiteten om ein alvorleg hending likevel skulle inntreffe.

I vegsektoren er hendingane med størst konsekvenspotensial for framkome knytt til alvorlege bru- og tunnelulykker. Slike ulykker er svært sjeldne, men om det likevel skjer kan det få store konsekvensar for framkome fordi restitusjonstida, dvs. den tida det tek å utbetre skadane og re-etablere kapasiteten, gjerne er lang, og fordi ei stengd bru eller ein stengd tunnel ofte fører til tidkrevjande omkøyningar. Statens vegvesen har derfor kontinuerlig merksemd på førebygging og handtering av denne typen hendingar. Om ei bru

t.d. likevel skulle kollapse har Statens vegvesen etablert ein landsdekkande bruberedskap som gjennom forhandslagra bru- og ferjemateriell, og ein erfaren og godt øvd organisasjon raskt kan rette opp igjen framkome. Tilsvarande inneber trafikkberedskapen som nemnt òg å peike ut godkjende omkøyringsruter for å oppretthalde framkome.

Innanfor jernbanen kan òg alvorlege ulykker eller svikt i infrastrukturen få store konsekvensar for framkome. I perioden 2011–2018 blei det til saman registrert 18 hendingar der tog var involverte i ei ulykke som førte til stengd banestrekning i meir enn 24 timar. 12 av desse var avsporingar. Skader på sporet er hovudsakleg årsak til lang stenging. Dei fleste uhella medførte stengd bane i 1–2 døgn, bortsett frå ei avsporing ved Nykirke der banen blei stengd i åtte og eit halvt døgn.

I luftfarten vil store ulykker normalt ikkje påverke framkoma direkte med mindre sjølv flyplassinfrastrukturen blir skada. Ulykker kan likevel påverke effektiviteten i systemet om fly blir sette på bakken av omsyn til tryggleiken.

I sjøtransporten vil store ulykker normalt heller ikkje påverke framkoma i stor grad fordi systemet i sin natur er svært redundant. Slike hendingar kan likevel påverke framkome negativt, spesielt om dei skjer i tronge skipsleier eller i samheng med viktig hamneinfrastruktur. I rapporten *Analyser av krisescenarior 2019* frå Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap blir eit scenario med ein skipskollisjon mellom eit stort cruiseskip og eit stort, fullasta tankskip analysert. Med utgangspunkt i dette scenarioet har Kystverket vurdert at ei hending av den storleiken vil kunne få betydelege negative konsekvensar for framkoma i skipstrafikken dersom ho skjer i ein av dei smalare leiene slik som Drøbakundet, Svelvikstrømmen eller Brevikstrømmen. Dette er både grunna redningsaksjonen, berging av dei involverte fartøya, og den akutte forureininga og handteringa av den. I innseglinga til dei store hamnene vil det vere svært sannsynleg at ei slik hending òg vil påverke tilgangen til nærliggjande hamner for lossing og lasting av gods. Gjennom ansvaret for statleg beredskap mot akutt forureining har Kystverket ei operativ vaktordning og fullmakter til m.a. å fjerne fartøy dersom det blir vurdert som nødvendig. Kystverket vil derfor raskt kunne setje i gang effektive tiltak for å re-etablere framkome for sjøtransporten ved ei slik hending.

Vurdering

Samferdselsdepartementet vurderer at framkoma i transportsektoren i all hovudsak er god. Dei sentrale aktørane i sektoren arbeider systematisk for å halde transportårene opne, og det er etablert gode førebyggjande og konsekvensreducerande tiltak for å motverke uønskte hendingar. Samstundes eksisterer det betydelege sårbarheitar knytt til naturfarar og dei venta konsekvensane av klimaendringane, auka avhengnad av digitale løysingar og sårbarheiter i desse løysingane, og avhenge av kritiske innsatsfaktorar som straum og elektronisk kommunikasjon. Dette er sårbarheiter som potensielt kan ha stor negativ påverknad på framkoma i Noreg, men som er kjende og som transportstyresmaktene er merksame på.

8.2.2 Transporttryggleik

Trygg transport er både ein føresetnad for eit fungerande transportsystem og eit mål i seg sjølv. Evna til å førebyggje store uønskte hendingar som kan medføre skader og tap av liv og helse, eller som kan medføre øydeleggingar på miljø og materiell, er derfor ein viktig understøttande kapabilitet for transportfunksjonen. Transporttryggleiken er avhengig både av tryggleiken i den fysiske infrastrukturen, som i dei aller fleste tilfella er eigd av det offentlege, og av tryggleiken hos transportaktørane.

Alvorlege ulykker

Noreg er, trass i utfordrande vør, geografi og topografi, eit trygt land å ferdast i. I vegtrafikken utpeiker vi oss som eitt av landa med lågast ulykkesrisiko målt i omkomne per million innbyggjar, mykje på grunn av eit målretta og tverrsektorielt førebyggjande tryggingarbeid over mange år. Sjå Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Transporttryggleik er likevel framleis ei stor utfordring for samfunnet, og kostnadene ved vegtrafikkulukker er betydelege.

Alvorlege bru- og tunnelulykker kan potensielt få svært store konsekvensar for liv og helse. At ei bru kollapsar skjer som nemnt likevel svært sjeldan i Noreg. Om det skjer, er årsaka som regel flaum, skred eller påkøyring av eldre og korte bruer. I februar 2015 gjekk det t.d. eit kvikkleireskred ved E18 på Skjeggstad i Vestfold, noko som resulterte i at den 220 meter lange brua Mofjellbekken vest fekk ein knekk. Ingen men-

neske blei skadd i ulykka, men det gjekk nesten halvanna år før den fulle kapasiteten på brua var re-etablert. I etterkant av ulykka gjennomførte Statens vegvesen fleire ROS-analyser som konkluderte med at det er svært lite sannsynleg at ei tilsvarende ulykke vil skje igjen. Det førebyggjande arbeidet innan bruområdet er forankra i eit godt utvikla og oppdatert regelverk og krav om regelmessige inspeksjonar av riks- og fylkesvegbruer i Noreg.

Alvorlege tunnelulykker kjem som oftast av anten ras eller brann. I Noreg har vi lang erfaring med bygging og vedlikehald av tunnelar, og tunnelras skjer svært sjeldan. I nye tunnelar som er bygde etter 2007, er berget sikra for ei levetid på 100 år utan vedlikehald, noko som inneber at det er svært lite sannsynleg med ras som fører til tap av tunnelen. Gjennom regelverk er det sett krav til standarden for norske tunnelar. Over 300 riksvegtunnelar er omfatta av krava i forskrifta om tunneltryggleik. Det er òg sett i gang eit omfattande program for å sørgje for at alle tunnelane blir oppgraderte til å møte krava i forskriften. Etter raset i Hanekleivtunnelen i Vestfold i desember 2006 blei det òg gjennomført eit grundig sikringsarbeid i alle eldre tunnelar, slik at ras i desse tunnelane òg blir rekna som svært lite truleg. For undersjøiske tunnelar er faremomenta noko høgare, men dei etablerte rutinane for kontroll og vedlikehald blir vurderte å redusere faremomenta til eit svært lågt nivå.

Tunnelbrannar starter i all hovudsak i køyretøy, og har ofte si årsak i varmgang i bremsar og motor. I perioden 2008–2015 fann det i gjennomsnitt stad 24 brannar i året i norske tunnelar, og undersjøiske vegtunnelar er overrepresenterte i statistikken. Det er 33 slike tunnelar i Noreg, og graden på stigninga er gjerne høg. I tillegg er det 24 tunnelar som ikkje er undersjøiske, men som likevel har høg grad på stigninga. I desse 57 tunnelane, som til saman utgjer 5 pst. av vegtunnelane i Noreg, fann 42 pst. av brannane og branntiløpa stad i perioden.

I *Analysar av krisescenarioer 2019* blir òg brann i eit vogntog i Oslofjordtunnelen analysert. Ein brann i det omfanget scenarioet legg opp til akkurat i Oslofjordtunnelen, er vurdert til å ha ein sannsynlegheit på 0,5 pst. per år. For alle tunnelane sett under eitt er det sannsynleg at ein tilsvarende stor brann vil oppstå ein gang i løpet av hundre år. Moderne tunnelar er sikra med brannsikker sprøytebetong, og erfaringar frå tidlegare brannar i tunnel tilseier at dagens konstruksjon er godt dimensjonert for å tåle store brannbelastningar. I Statens vegvesens vidareutvikling av scena-

rioet blir det t.d. vurdert at ein stor kollisjon mellom to tankbilar på det lågaste punktet i ein under-sjøisk tunnel vil kunne svekkje bergsikringa, men at det er lite truleg at tunnelen sjølv vil gå tapt.

Luftfarten, jernbanen og sjøtransporten har eit høgt tryggleiknivå og få ulykker. Desse sektorane skil seg m.a. frå vegtrafikkssystemet ved at dei i større grad er lukka system som blir opererte av profesjonelle aktørar. Sjølv om talet på ulykker er mykje lågare i desse sektorane enn i vegsektoren, kan konsekvensane bli meir omfattande om ei ulykke først inntreff.

Norsk luftfart er prega av eit høgt tryggleiksnivå. I 2018 var det 17 ulykker med totalt sju omkomne. Alle dødsulykkene skjedde innanfor privatflyging, og berre to mindre hendingar, der flya sto på bakken, skjedde innanfor kommersiell ruteflyging. Luftfartssektoren består av ei rekke profesjonelle aktørar med høg merksemd på tryggleik. Dette blir understreka av Luftfartstilsynets vurdering av tryggleikstilstanden i dei ulike delane av luftfartssektoren.

I jernbanesektoren er planovergangar vurdert som den mest sannsynlege årsaka til alvorlege ulykker. Det er totalt 1 700 usikra planovergangar på det norske jernbanenettet. Dei siste ti åra har det vore totalt 88 ulykker på planovergangar, og 14 av dei var dødsulykker. Dette er hendingar med eit potensial for storulykker, som både kan få store negative konsekvensar for liv og helse, og skade eller øydeleggje infrastruktur, slik at framkoma på den aktuelle jernbanestrekninga blir påverka. Andre hendingar som potensielt kan få store konsekvensar for liv og helse, slik som avsporing, blir vurdert som middels sannsynleg, medan svært alvorlege hendingar, slik som kollisjon mellom tog eller brann i tunnel, blir vurdert som lite sannsynleg. Åsta-ulykka i 2000 er eit døme på ei alvorleg ulykke i moderne tid, som kosta mange menneskeliv. Slike ulykker skjer likevel svært sjeldan, og i perioden 2009–2018 omkom det i gjennomsnitt 4,8 tredjepersonar og 0,1 passasjerar i jernbaneulykker i året. For passasjerar og togpersonell er jernbanen derfor ei svært trygg transportform.

Innanfor sjøtransporten kan alvorlege skipsulykker få store konsekvensar for liv, helse og miljø. Dei siste fem åra har Sjøfartsdirektoratet registrert 1 241 skipsulykker, men svært få av dei har resultert i forlis. Det har òg blitt tryggare å arbeide på norske skip. Hendinga med cruiseskipet Viking Sky i mars 2019 har likevel aktualisert spørsmål knytte til sjøtryggleik, sjøredning og beredskap. Statens havarikommisjon for transport har sett i verk undersøkingar etter hendinga.

Terror

Mange menneske nyttar offentleg transport kvar dag. Transportsektoren kan derfor potensielt utgjere eit attraktivt terrormål. Den norske transportsektoren har ikkje blitt råka av alvorlege terrorangrep, men dei siste åra har ein sett fleire døme på slike angrep i andre europeiske land. Sikring mot terrorangrep er derfor prioritert i heile sektoren.

I jernbanesektoren ligg sikringsforskrifta til grunn for det førebyggjande sikringsarbeidet. Bane NOR SF har vidare etablert eit sikringsutval for jern- og tunnelbane som m.a. har utvikla felles generiske og skalerbare sikringstiltak som kan setjast i verk ved eit auka trusselnivå. Samstundes er persontransportmidla på jernbanen opne og tilgjengelege for alle, noko som medfører ein risiko. Ein reduksjon av denne risikoen, t.d. i form av den typen tilgangskontroll ein kjenner frå luftfarten, blir vurdert å vere etter måten for restriktiv.

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for tryggleik i knutepunkt for kollektivtransport på veg og jernbane. Eit knutepunkt er eit avgrensa område der to eller fleire kollektivlinjer møtast og passasjerar bytter frå eit transportmiddel til eit anna. Knutepunkt vil derfor vere eit område med mange folk og eit attraktivt mål for uønskte tilsikta hendingar. Alle infrastruktureigarar og operatørar i eit knutepunkt har eit sjølvstendig ansvar for eigne oppgåver, og for at prinsippa for samfunnstryggleik og beredskap blir følgde. Eit viktig tiltak er ein felles beredskapsplan for knutepunktet, som omfattar alle aktuelle aktørar. Formålet med beredskapsplanen er å ha ei felles forståing av korleis hendingar bør handterast for å avgrense konsekvensane av ei mogeleg uønskt tilsikta hending.

I luftfarten er det blitt gjennomført ei lang rekke sikringstiltak over fleire år, og grunn-sikringa blir derfor vurdert som god. Luftfarten er samstundes eit attraktivt terrormål. Eit åtak mot eit fly vil potensielt ha store konsekvensar, noko det er spesielt viktig å sikre seg mot. Terroråtak retta mot landsida, det vil seie områda utanfor sikringssona på flyplassar, kan òg få store konsekvensar. Eit døme på dette er sjølvmondsåtaket mot flyplassen i Brüssel i mars 2016. Slike åtak er det òg vanskeleg å sikre seg heilt mot. For å redusere denne sårbarheita har Avinor AS m.a. gjennomført sikringsrisikoanalysar for å prioritere effektive tiltak på sine flyplassar. Ei anna sårbarheit i luftfarten er den auka bruken av dronar. Dronar er billege, lette å kontrollere og kan ha til dels høg lastekapasitet. I nokre konfliktområde

har ein derfor sett døme på bruk av dronar i terroråtak. Samstundes er det svært vanskelig både å identifisere og handtere dronar utan at mottiltaka går utover tredjepart. Denne problemstillinga har derfor høg merksemd i luftfartssektoren.

I Noreg vi har ikkje opplevd terroråtak mot skip eller hamneanlegg. Skip i internasjonal fart og hamneanlegg som betener desse skipa er omfatta av ISPS-koden, og det norske sikringsregelverket for hamner og skip gjennomfører IMO- og EU-regelverk på området. Innanriks sjøtransport er ikkje omfatta av sikringsregelverket, men med bakgrunn i risikovurderingar er det innført sikringstiltak for enkelte skip, m.a. på kystruta Bergen–Kirkenes. Kystverket fører tilsyn med hamnesikring, og Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn etter sikringsregelverket for skip. Etatane har òg etablert vaktordningar for å ha beredskap til å fastsetje maritime sikringsnivå for hamner eller skip.

Vurdering

Samferdselsdepartementet vurderer transporttryggleiken som god. I vegtrafikken er Noreg blant landa med lågast ulykkesrisiko, og jernbanen, luftfarten og sjøtransporten har eit høgt tryggningsnivå og få ulykker og har gjort eit godt forebyggjande arbeid gjennom mange år. Alvorleg svikt i den fysiske infrastrukturen skjer vidare særst sjeldan, og det eksisterer eit godt regelverk på dette området. Dei største sårbarheitene er knytte til vondsinna handlingar og utfordringane med å beskytte alle dei som nyttar transportsystemet. Dette er sårbarheitar det blir arbeidd med å redusere, og gjennom dei ulike sikringsregelverka er transportsektoren i utgangspunktet godt rusta til å unngå og motstå ulike sikringshendingar. Implementeringa av den nye tryggningsloven er forventa å auke tryggningsnivået i sektoren ytterlegare.

8.2.3 Transportevne

Transportevne handlar om evna til å utføre transport som er nødvendig for å ivareta kritiske samfunnsfunksjonar og det grunnleggjande behovet til befolkninga. Transportevne fordrar både at det finst tilgjengelege transportressursar, og at ressursane blir nytta på ein måte som er formålstenleg for samfunnet. I dette inngår transportberedskap, det vil seie evna styresmaktene har til å sikre nødvendige transportressursar i ein krisesituasjon der marknadsmekanismene ikkje løyser transportbehovet.

Alle større kriser som inneber anten kraftig svikt i tilbodet eller sjokk i etterspurnaden etter transport, vil utfordre transportevna. Oskeutsleppet i 2010 kan tene som eit døme på ei hending som medførte svikt i tilbodet, medan evakuering av byar eller landsdelar kan vere døme på situasjonar der ein vil oppleve sjokk i etterspørselen. Òg Forsvaret kan i ein krisesituasjon ha eit stort behov for transportressursar frå sivil sektor. Ved mottak av allierte forsterkningar vil t.d. det militære transportbehovet raskt overgå Forsvaret sin eigen transportkapasitet. Samstundes har Forsvaret behov for fleksible transportressursar for å kunne handtere både planlagde og oppståtte transportbehov i heile landet. Dette stiller krav til organiseringa av transportberedskapen innanfor alle transportformane. I tråd med moderniseringa av totalforsvarskonseptet har derfor den nasjonale sivile transportberedskapen fått auka merksemd dei siste åra.

Transportressursar

Det er i all hovudsak kommersielle marknadsaktørar som eig og rår over næringstransportressursane i Noreg, og transportmarknaden består av ei rekke ulike aktørar. Transportørar som driv person- eller godstransport på veg, og som dermed disponerer køyretøy som kan vere relevante å nytte til å utføre transportoppdrag i ein beredskapssituasjon, spenn frå store nasjonale transportselskap til einmannsføretak. Tilgangen på vegtransportørar som kan utføre transportoppdrag i ein beredskapssituasjon, er derfor stor. Vegstyresmaktene kan òg gi dispensasjon for utanlandske køyretøy til å utføre kabotasje i Noreg dersom det ikkje finst norske køyretøy til å utføre transportoppdrag.

På jernbanen er det fleire selskap som tilbyr gods- og persontransporttenester, og godstoga blir m.a. drivne på kommersielt grunnlag. Persontransporttenester med tog er i regelen gjenstand for offentleg kjøp og det er ein dominerande aktør, men på grunn av den pågåande konkurranseutsettinga av trafikkpakkane på jernbanen er det venta at tilfanget av aktørar som leverer slike tenester vil auke. Ein har likevel god oversikt over aktørar som driv aktivitet knytt til jernbane gjennom sportilgangsavtalane til Bane NOR SF.

Luftfartsmarknaden er dominert av eit fåtal store selskap med god kapasitet. Det er likevel berre fly som er registrerte i det norske luftfartøyregisteret som vil vere tilgjengelege for luftfartsstyresmaktene i ein krisesituasjon. Det kan i tillegg oppstå praktiske utfordringar. Ofte eig utan-

landske finansieringsselskap flya, og desse vil da *sannsynlegvis* ikkje vere tilgjengelege for transportoppdrag i ein beredskapssituasjon. Norske fly kan òg ha base i utlandet, noko som kan føre til forseinkingar. Vidare bruker norske flyselskap òg ein del innleidde fartøy som er registrerte på utlandske register. Dette er forhold som må vurderast i det vidare arbeidet med totalforsvaret.

Den norske handelsflåten opererer over heila verda og har òg mykje å seie for transport av varer og passasjerar til Noreg. Godstransportmarknaden for skip er dynamisk, svært fragmentert og består av mange operatørar. Dette gir god redundans i marknaden.

Transportberedskapen

Den primære mekanismen for å skaffe til vege transportressursar er kjøp og sal i marknaden. Dette gjeld òg i ekstraordinære situasjonar. Den som har eit transportbehov, må sjølv sikre seg transporttenester gjennom avtalar med transporttilbydarar. I dette ligg det òg at samfunnskritiske brukarar med særlege behov kan kjøpe seg ekstra tryggleik, t.d. gjennom beredskapsklausular i avtalen dei har med transporttilbydarar eller gjennom avtalar med fleire tilbydarar.

Ein kan likevel sjå for seg krisesituasjonar der marknadsmekanismene ikkje sjølv løyer transportbehovet, eller av ulike årsaker ikkje gir ei formålstenleg utnytting av ressursane. I slike situasjonar kan det vere behov for at styresmaktene grip inn i marknaden for å sikre nødvendig transport.

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for ein nasjonal sivil transportberedskap. I medhald av yrkestransportloven kan departementet kan gi føresegnar om den sivile transportberedskapen i fredstid, ved beredskap, mobilisering og i krig. Departementet kan òg gjere unntak frå reglane i lova. Når ein ekstraordinær krisesituasjon gjer det nødvendig, kan departementet gi transportaktørar pålegg om å utføre visse transportoppgåver. Jernbanelovgivinga og luftfartslovgivinga gir òg departementet heimel til å påleggje dei som driv aktivitet knytt til jernbane og luftfart, å utføre ulike oppgåver i samanheng med transportberedskap. Oppgåvene kan t.d. vere knytt til beredskapsplanlegging, rapportering eller transporttenester. Som eit ledd i utøvinga av dette ansvaret leiar departementet *Rådgivende forum for sivil transportberedskap*. Forumet består av representantar frå transportstyresmaktene, bransjeforeiningar og fylkeskommunane, og skal kunne støtte departementet i situasjonar der andre sty-

resmakter har eit særskilt transportbehov eller treng hjelp til transportavvikling.

Nærings- og fiskeridepartementet har fagansvaret for skipsfartsberedskapen. Ein betydeleg del av departementet sitt beredskapsarbeid baserer seg på eit offentleg-privat samarbeid med næringslivet. Det er inngått avtale med Norges Rederiforbund om å utføre ulike beredskapsoppgåver, og om å skaffe relevant sjøtransportkapasitet for å dekkje sivile og militære behov, primært gjennom kommersielle avtaler. NORTRASHIP-leiinga er òg etablert som ein strategisk viktig beredskapsressurs for Noreg ved alvorleg krise eller krig. Dette er eit rådgjevande organ ved beredskapsplanlegging, som vil bidra til at både skipsfartsnæringa og styresmaktene kan handtere ei mogeleg krise best mogeleg. Ved alvorlege krisesituasjonar skal NORTRASHIP-leiinga, i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet, ivareta kontakten med reiarlaga, og om nødvendig disponere handelsflåten gjennom bruk av lov om rekvisisjon av skip

Gjennom rekvisisjonslovgivinga har i tillegg Forsvaret ein vid heimel til å rekvirere ulike tenester frå sivil sektor som er nødvendige for Forsvaret si verksemd i gitte situasjonar, inkludert transporttenester.

I medhald av forskrift om sivil transportberedskap har fylkeskommunane eit ansvar for å organisere den regionale transportberedskapen ved større kriser i fred, eller ved beredskap og krig. Dette inneber å ha kartlagt mogelege transportberedskapsbehov i fylket, ha oversikt over og kontakt med sentrale transportaktørar og ha utarbeidd krise- og beredskapsplaner for korleis uønskte regionale hendingar skal handterast i samarbeid med departement, fylkesmann, politiet eller Forsvaret. Gjennom rolla som bestillar av persontransport kan fylkeskommunen stille tydelege krav om tryggleik og beredskap i anboda og kontraktane som dei inngår med transportørane. Som vegeigar og kollektivtransportforvaltar koordinerer fylkeskommunen transportberedskapen i samarbeid med Statens vegvesen, transportørane og andre beredskapsaktørar i fylket.

Vurdering

I vurderinga av tilstanden for kapabiliteten transportevne har departementet sett på både tilgangen på transportressursar og evna til gjere ressursane tilgjengelege slik at dei kan nyttast på ein måte som er formålstenleg for samfunnet.

Samferdselsdepartementet verken har eller skal ha ei fullstendig oversikt tilgangen på trans-

portressursar og om tilgjengelege transportressursar i marknaden vil kunne dekkje alle behova. Departementet har tilgang på relevante register, men fører ikkje lister over førehandsutpeika ressursar på nasjonalt nivå. Med bakgrunn i departementets jamlege dialog med både transportnæring og aktørar som i ulike situasjonar vil kunne ha særskilte behov, t.d. Forsvaret, synest tilgangen på transportressursar i alle dei fire transportgreinene jamt over å vere god.

Innan luftfarten er det likevel identifisert ein sårbarheit knytt til utviklinga i retning av at færre fly blir registrert i norsk register. Dette inneber at styresmaktene ikkje lenger vil kunne påleggje sel-skapa transportoppdrag med desse flya. Desse endringane kan skje raskt og er vanskelege å planleggje for.

Når det gjeld evna til å gjere ressursar tilgjengelege og nytte dei på ein formålstenleg måte, er det ei utfordring at ein har få praktiske erfaringar å støtte seg på. Særleg innan veg, jernbane og luftfart er hendingar der transportevna blir sett på prøve svært sjeldne, og heimelen til å påleggje aktørar transportoppdrag er aldri blitt utøvd. Det er såleis knytt stor uvissheit til om og i kva grad ein vil vere i stand til å gjere tilgjengeleg og prioritere ressursar i ein større krisesituasjon. For å møte denne utfordringa revitaliserte Samferdselsdepartementet i 2016 *Rådgivende forum for sivil transportberedskap*, og både juridiske og praktiske sider ved ordninga er diskutert i forumet. I forlenginga av dette har både Luftfartstilsynet og Statens jernbanetilsyn sett i gang eit arbeid med å konkretisere og oppdatere forskrifter på området. Forsvaret er involvert i dette arbeidet.

Nærings- og fiskeridepartementet har etablert generiske beredskapssystem som skal gjere næringslivet i stand til å levere dei varene og tenestene samfunnet etterspør òg i kriser. Norsk skipsfartsberedskap har lange tradisjonar og er spesielt organisert for å stø styresmaktene ved krise- eller krigstilstandar. Ved alvorlege hendingar vil Norges Rederiforbund stø departementet i arbeidet med å identifisere ressursar og koordinere gjennomføring av operasjonar. Døme på praksis frå dei seinare åra er deltakinga til norske reiarlag i operasjonar med evakuering av sivile (Libanon), transport av materiell (Syria) og patruljering/redning (Libya/Middelhavet). Erfaringa med desse oppdraga er at nettverket med reiarlagsnæringa bidreg til raske og effektive løysingar.

Skipsfart og det maritime området er strategisk viktige område for Noreg. Innovasjon, teknologisk utvikling og digitalisering har påverka

skipsfartsnæringa. I tillegg har næringa utvikla seg i retning av auka internasjonalisering med komplekse eigarstrukturar, mannskap frå forskjellige nasjonar og skip knytt til ulike flaggstatar. Endra rammevilkår stiller nye krav til handteringa av beredskapssystemet for skipsfarten. Nærings- og fiskeridepartementet planlegg å gjennomføre ein ROS-analyse av norsk skipsfartsberedskap i løpet av 2020. Analysen vil gi eit godt grunnlag for å setje i verk målretta og ressurseffektive tiltak for å betre skipsfartsberedskapen. Vidare vil Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Kystverket og andre sentrale maritime aktørar utarbeide forslag til ein overordna strategi for digital tryggleik i dei maritime næringane.

På regionalt nivå fordrar regelverket i stor grad at fylkeskommunane har oversikt over tilgjengelege transportressursar i eiga fylke, og at dei har oppdaterte beredskapsplaner for ein krisesituasjon. Samferdselsdepartementet har ikkje full oversikt over status på dette arbeidet i fylkeskommunane. Her ligg det eit forbettringspotensial, og det blir derfor arbeidd med å forbetre departementets kunnskapsgrunnlag på området. Departementet vil følgje opp dette på eigna måte.

8.3 Oppsummering og forventna utvikling

Tilstanden i den samfunnskritiske funksjonen transport er vurdert gjennom tre understøttande kapabiliteter: framkome, transporttryggleik og transportevne. Tilstanden for framkome og transporttryggleik er vurdert som god. Det blir arbeidd systematisk for å halde transportårane opne og sikre framkome i heile landet, og for å sikre eit høgt tryggleiksnivå og få ulykker innanfor alle dei fire transportformane. For transportevna er det identifisert eit forbettringspotensial både når det gjeld å styrke vissa om at eksisterande beredskapsordningar vil fungere i ein reell krisesituasjon, og informasjon om status på regionalt nivå. Dette vil blir følgt opp av departementet.

Samstundes har vurderinga framheva ei rekke sårbarheiter i transportsektoren. Dei er i all hovudsak knytte til naturfarar, auka bruk av digitale system og den ibuande uvissa om tryggleik og robustheit i desse, og utfordringar med å sikre dei som oppheld seg i transportsystemet mot vondsinna handlingar, utan at det skal gå ut over ei effektiv transportavvikling. Som i resten av samfunnet er i tillegg den auka bruken av elektronisk kommunikasjon og straumforsyning ein grunnleggjande sårbarheit. Transportsektoren er

med andre ord prega av eit komplisert, samansett og utfordrande risikobilete.

Det er venta at dette biletet vil bli ytterligare komplisert i åra som kjem. Konsekvensane av klimaendringane vil føre med seg auka risiko knytt til naturfarar, spesielt i den landbaserte transporten. Klimatilpassing vil derfor vere eit svært viktig innsatsområde i heile sektoren. Digitaliseringa av transportsektoren vil halde fram. Kombinert med eit stadig meir krevjande digitalt trusselbilete, gjer det at IKT-tryggleik vil vere eit enda viktigare innsatsområde i åra framover. Dette må spesielt sjåast i samanheng med den forventa innfasinga av intelligente og samverkande transportsystem (C-ITS).

Transportetatane og -selskapa har sett i verk ei rekke tiltak for å redusere sårbarheit, og arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap er prioritert i heile sektoren. Likevel vil det i lys av risikobiletet framleis vere behov for investeringar og ein målretta og samordna innsats i åra som kjem. Her vil m.a. implementeringa av ny tryggingslov spele ei sentral rolle. For å sikre at arbeidet med samfunnstryggleik i transportsektoren tek utgangspunkt i ei felles plattform vil Samferdselsdepartementet i 2020 òg oppdatere *Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren*.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2019–2020) om statsbudsjettet for år 2020 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2019–2020) statsbudsjettet for budsjettåret 2020 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370, 4300–4361, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	184 800 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	28 400 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 000 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	285 200 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 500 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	144 900 000	159 400 000
	Sum Administrasjon m.m.		444 600 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	718 100 000	718 100 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	29 800 000	29 800 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	245 500 000	245 500 000
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	84 900 000	84 900 000
	Sum Luftfartsformål		1 078 300 000
Veiformål			
1320	Statens vegvesen		
	01 Driftsutgifter	4 872 700 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	6 431 800 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 214 600 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 212 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1330, post 66</i>	13 229 400 000	
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan over- føres, kan nyttes under post 30</i>	1 080 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transport- tiltak i fylkene	254 300 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	25 800 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 000 000	
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 487 900 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompenge- takster utenfor byområdene	1 400 000 000	32 358 500 000
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 605 700 000	5 605 700 000
1323		Vegtilsynet		
	01	Driftsutgifter	19 200 000	19 200 000
		Sum Veiformål		37 983 400 000
		Særskilte transporttiltak		
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	236 500 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektiv- prosjekter, <i>kan overføres</i>	2 070 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 100 000	
	66	Belønningsmidler til tilskudds- ordninger i byområder, <i>kan overføres</i>	2 650 500 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	856 100 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	57 200 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000	5 901 000 000
		Sum Særskilte transporttiltak		5 901 000 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	365 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	248 700 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 024 200 000	
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 677 500 000	
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 602 900 000	
	73	Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 569 700 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000	26 576 600 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	74 800 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	21 100 000	95 900 000
1357		Mantena AS		
	72	Tilskudd til pensjonsforpliktelser, <i>kan overføres</i>	109 100 000	109 100 000
		Sum Jernbaneformål		26 781 600 000
		Kystforvaltning		
1360		Kystverket		
	01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 869 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	45 200 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	244 300 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	25 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	192 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	33 300 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 900 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	51 300 000	
	74	Tilskudd til kystkultur	10 500 000	2 532 800 000
1361		Samfunnet Jan Mayen		
	01	Driftsutgifter	55 500 000	55 500 000
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	27 300 000	27 300 000
		Sum Kystforvaltning		2 615 600 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	617 400 000	617 400 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		617 400 000
		Sum departementets utgifter		75 421 900 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000	500 000
4312		Avinor AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	148 500 000	148 500 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	227 000 000	
	02	Diverse gebyrer	513 400 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	115 300 000	855 700 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
4322	Svinesundsforbindelsen AS		
	90 Avdrag på lån	104 000 000	104 000 000
4330	Særskilte transporttiltak		
	01 Gebyrer	14 600 000	14 600 000
4331	Infrastrukturfond		
	85 Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	2 053 000 000
4352	Jernbanedirektoratet		
	01 Diverse inntekter	3 800 000	3 800 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabel- baner og fornøyelsesinnretninger	15 200 000	15 200 000
4360	Kystverket		
	02 Andre inntekter	12 700 000	12 700 000
4361	Samfunnet Jan Mayen		
	07 Refusjoner og andre inntekter	6 300 000	6 300 000
5577	Sektoravgifter under Samferdsels- departementet		
	74 Sektoravgifter Kystverket	814 500 000	814 500 000
	Sum Samferdselsdepartementet		4 473 200 000
	Renter og utbytte mv.		
5611	Aksjer i Vygruppen AS		
	85 Utbytte	185 000 000	185 000 000
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter	22 200 000	22 200 000
5622	Aksjer i Avinor AS		
	85 Utbytte	208 000 000	208 000 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80 Renter	2 000 000	2 000 000
	Sum Renter og utbytte mv.		417 200 000
	Sum departementets inntekter		4 890 400 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 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 salgskostninger forbundet med salget
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 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 vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

V

Fullmakter til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 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 og 31	Investeringer, riksvei	2 000 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning. Forpliktelser knyttet til forskutteringer under Statens vegvesen skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E16 Kvamskleiva	748 mill. kroner
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene	604 mill. kroner
Delelektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	2 192 mill. kroner
IC Dovrebanen: Kleverud–Sørli	8 592 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E6 Helgeland nord	2 460 mill. kroner
Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	892 mill. kroner
Follobanen, Oslo–Ski	30 907 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. 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.
4. 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 for- pliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 000 mill. kroner	4 500 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 600 mill. kroner	2 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	21 og 30	Investeringer	90 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunn- erhverv, riksvei	500 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	12 500 mill. kroner	4 000 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 riksveiferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Riksveiferjetjenester	13 700 mill. kroner	1 800 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd	22 400 mill. kroner	5 600 mill. kroner

X

Fullmakt til å inngå kontrakter om kjøp av persontransport med tog

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå kontrakter om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2020–2031 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog for:

1. Bergensbanen, Ofotbanen og opsjoner på Nordlandsbanen innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 3 016 mill. kroner målt i prisnivået for 2020.
2. takstsamarbeid med fylkeskommunal kollektivtrafikk innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 75 mill. kroner.

Andre fullmakter

XI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 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 7 204 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 962 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIII

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan opprette kap. 1352 Jernbanedirekto-

ratet, post 74 Tilskudd til eksterne i statsregnskapet uten bevilgning.

XIV

Fullmakt til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren

1. Stortinget samtykker i at den innførte rushtidsavgiften i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) kan fjernes dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Vilåårene går frem av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

XV

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

Andre vedtak

XVI

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 391, 20. desember 2017, oppheves.

Vedlegg 1**Fullmakter**

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt bud-

sjetttår. Fullmaktene som gjeld veg, er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen.

Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og rutinane for handtering av usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i proposisjonen	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av vegprosjekt i Prop. 1 S frå 200 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, blir det lagt fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. For prosjekt under terskelverdien har Statens vegvesen fleksibilitet når det gjeld oppstart og gjennomføring av prosjekt.
St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	Statens vegvesen har fått desse fullmakter for forskoteringar av riksvegar innanfor gjeldande fullmaktsramme <ul style="list-style-type: none"> – 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. – 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 projektkostnad under 30 mill. kr som er foreløpig prioritert i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden (no 12-årsperioden) og som Nasjonal transportplan omfattar. Mindre investeringstiltak med ein projektkostnad under 15 mill. kr uavhengig av om dei er prioriterte i handlingsprogrammet for 10-årsperioden (no 12-årsperioden) som Nasjonal transportplan omfattar eller ikkje.

Heimel	Innhald
	<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.</p> <p>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>
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde 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 opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom (50 mill. kr).

Fullmakt som gjeld jernbaneformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i meldinga	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av jernbaneprojekt i Prop. 1 S frå 50 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. Grensa for omtale av prosjekt er vidareført når Bane NOR SF no har ansvaret for jernbaneprojekta.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

www.publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Media AS – 10/2019

