



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2019**

Utgiftskapitler: 1300–1380

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





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2019**

Utgiftskapitler: 1300–1380

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



# Innhold

|   |   |  |  |     |
|---|---|--|--|-----|
| <b>Del I</b>  | <b>Innleing og oversikt</b> .....   | 9  | <i>Programkategori 21.30 Veiformål</i> .....                 | 54  |
| <b>1</b>  | <b>Mål og hovudprioriteringar</b> .....   | 11   | Kap. 1320 Statens vegvesen .....                             | 71  |
| 1.1   | Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken .....   | 11   | Kap. 4320 Statens vegvesen .....                             | 88  |
| 1.2   | Hovudprioriteringane i budsjettet for 2019 .....  | 13   | Kap. 1321 Nye Veier AS .....                                 | 89  |
| <b>2</b>  | <b>Omstille norsk økonomi for å skape vekst, nye arbeidsplassar og sikre fleire bein å stå på</b> ..... | 17   | Kap. 1323 Vegtilsynet .....                                  | 95  |
| <b>3</b>  | <b>Oppmodingsvedtak</b> .....   | 18   | Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS .....                    | 95  |
| 3.1   | Oppfølging av oppmodingsvedtak .....  | 18   | Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS .....          | 96  |
| 3.2   | Stortingssesjonen 2017–2018 .....   | 19   | Nærmere om investeringsprogrammet .....                      | 107 |
| 3.3   | Stortingssesjonen 2016–2017 .....   | 23   | <i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i> ..... | 146 |
| <b>4</b>  | <b>Oversikt over budsjettforslaget mv.</b> .....  | 26   | Kap. 1330 Særskilte transporttiltak .....                    | 147 |
| 4.1   | Utgifter og inntekter fordelt på kapittel .....   | 26   | Kap. 4330 Særskilte transporttiltak .....                    | 154 |
| 4.2   | Bruk av stikkordet «kan overførast» .....   | 29   | Kap. 4331 Infrastrukturfond .....                            | 154 |
| 4.3   | Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2018 .....   | 30   | <i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i> .....            | 155 |
| <b>Del II</b>   | <b>Nærmere omtale av bevilgningsforslagene</b> .....  | 31   | Kap. 1352 Jernbanedirektoratet .....                         | 166 |
| <b>5</b>  | <b>Nærmere om budsjettforslaget</b> .....   | 33   | Kap. 4352 Jernbanedirektoratet .....                         | 180 |
| <b>Programområde 21 Innenlands transport</b> .....            | 33  | <b>Programområde 22 Post og telekommunikasjoner</b> .....                    | 200  |     |
| <i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i> .....        | 33  | <i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i> .....               | 200  |     |
| Kap. 1300 Samferdselsdepartementet .....                      | 34  | Kap. 1370 Posttjenester .....  | 209  |     |
| Kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....                      | 37  | Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....                             | 210  |     |
| Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet ..... | 37  | Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....                             | 212  |     |
| Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....                     | 38  | <i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i> ..... | 220  |     |
| <i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i> .....            | 42  | <b>Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde</b> .....                     | 227  |     |
| Kap. 1310 Flytransport .....                                  | 50  | <b>6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029</b> .....                | 229  |     |
| Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ....              | 51  |  |  |     |
| Kap. 1313 Luftfartstilsynet .....                             | 51  |  |  |     |
| Kap. 4313 Luftfartstilsynet .....                             | 52  |  |  |     |
| Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport .....         | 52  |  |  |     |
| Kap. 4312 Avinor AS .....                                     | 52  |  |  |     |
| Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS .....                   | 53  |  |  |     |
| Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS .....                            | 53  |  |  |     |

|          |   |     |       |   |     |
|----------|---|-----|-------|---|-----|
| 6.1      | Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2018–2023 .....  | 229 | 7.2.1 | Utviklinga i kollektivtransporten ...                               | 248 |
| 6.2      | Oppfølging av hovudmåla .....   | 230 | 7.2.2 | Verkemiddel .....   | 249 |
| 6.2.1    | Betre framkome for personar og gods i heile landet .....  | 230 | 7.2.3 | Løyvingar til kollektivtransporten                                  | 250 |
| 6.2.2    | Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen .....   | 234 | 7.2.4 | Ny handlingsplan for kollektivtransport .....                       | 250 |
| 6.2.3    | Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit låg-utsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar ..... | 237 | 7.3   | Nordområda .....  | 251 |
| <b>7</b> | <b>Omtale av særlege tema</b> .....   | 245 | 7.4   | Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft ..... | 253 |
| 7.1      | Samfunnstryggleik .....   | 245 | 7.4.1 | Program for effektivisering av Statens vegvesen .....               | 253 |
| 7.1.1    | Klimatilpassing .....   | 246 | 7.4.2 | Jernbanereforma og gevinstar .....                                  | 254 |
| 7.1.2    | IKT-tryggleik .....   | 246 | 7.4.3 | Andre effektiviseringstiltak .....                                  | 254 |
| 7.1.3    | Sikring av kritiske objekt og funksjonar .....  | 247 | 7.5   | Likestilling i transportsektoren ...                                | 255 |
| 7.1.4    | Totalforsvaret .....  | 247 | 7.6   | Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar ...  | 264 |
| 7.1.5    | Andre saker .....   | 248 |       | <b>Forslag</b> .....  | 267 |
| 7.2      | Kollektivtransport .....  | 248 |       | <b>Vedlegg 1</b>  |     |
|          |   |     |       | Fullmakter .....  | 277 |

## Tabelloversikt

|            |   |    |             |  |     |
|------------|---|----|-------------|--|-----|
| Tabell 1.1 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....  | 11 | Tabell 5.9  | Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen .....  | 102 |
| Tabell 3.1 | Oversikt over oppmodingsvedtak, ordna etter sesjon og nummer ..   | 18 | Tabell 5.10 | Post 30 Riksveinvesteringar – forslag 2019 .....   | 108 |
| Tabell 5.1 | Bruk av piggdekk i enkelte byer   | 64 | Tabell 5.11 | Post 31 Skredsikring riksveier – forslag 2019 .....  | 109 |
| Tabell 5.2 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Veiformål .....                            | 69 | Tabell 5.12 | Post 36 E16 over Filefjell – forslag 2019 .....  | 109 |
| Tabell 5.3 | Forventede virkningar av budsjettforslaget for 2019 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksveinettet ..... | 70 | Tabell 5.13 | Bindingar knyttet til riksveiprosjekter som har vært til KS2   | 110 |
| Tabell 5.4 | Overgang fra gammel til ny poststruktur på kap. 1320 Statens vegvesen .....   | 72 | Tabell 5.14 | Bruk av midler i 2017 .....  | 134 |
| Tabell 5.5 | Statlige bindingar til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2019 .....                          | 73 | Tabell 5.15 | Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019 .....   | 137 |
| Tabell 5.6 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – post 30 .....                              | 79 | Tabell 5.16 | Bruk av midler i 2017 .....  | 139 |
| Tabell 5.7 | Bompenger stilt til disposisjon for investeringar og totalt innbetalte bompenger .....                              | 84 | Tabell 5.17 | Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019 .....   | 139 |
| Tabell 5.8 | Fylkesfordeling av rentekompensasjon .....  | 85 | Tabell 5.18 | Bruk av midler i 2017 .....  | 141 |
|            |   |    | Tabell 5.19 | Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019 .....   | 142 |
|            |   |    | Tabell 5.20 | Bruk av midler i 2017 .....  | 144 |
|            |   |    | Tabell 5.21 | Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019 .....   | 145 |
|            |   |    | Tabell 5.22 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Særskilte transporttiltak ..... | 147 |

|             |  |     |             |  |     |
|-------------|--|-----|-------------|--|-----|
| Tabell 5.23 | Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2017 .....   | 158 | Tabell 7.2  | Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner  | 256 |
| Tabell 5.24 | Mål og resultater 2017 .....   | 160 | Tabell 7.3  | Legemeldt sjukefråvær i prosent  | 256 |
| Tabell 5.25 | Jernbanedirektoratet – mål 2019–2023 .....   | 165 | Tabell 7.4  | Tilsette i Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....   | 257 |
| Tabell 5.26 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Jernbaneformål .....  | 166 | Tabell 7.5  | Tilsette i Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....           | 258 |
| Tabell 5.27 | Fordeling av utgifter på post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold .....   | 170 | Tabell 7.6  | Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....                            | 259 |
| Tabell 5.28 | Pågående store jernbane-prosjekter .....   | 173 | Tabell 7.7  | Tilsette i Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....       | 260 |
| Tabell 5.29 | Jernbaneinvesteringer – planlegging (post 72) og utbygging (post 73) i 2019 .....              | 174 | Tabell 7.8  | Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....     | 260 |
| Tabell 5.30 | Tilgjengelighet (oppetid) i Kystverkets navigasjonsinnretninger                                | 188 | Tabell 7.9  | Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....                     | 261 |
| Tabell 5.31 | Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentraler .....                                | 188 | Tabell 7.10 | Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....                | 262 |
| Tabell 5.32 | Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikk situasjonen .....       | 188 | Tabell 7.11 | Statens havarikommisjon for transport – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn ..... | 263 |
| Tabell 5.33 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Kystforvaltning ..... | 194 | Tabell 7.12 | Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....                           | 263 |
| Tabell 5.34 | Investeringer i elektroniske kommunikasjonstjenester og -nett i 2017 .....                     | 204 |             |  |     |
| Tabell 5.35 | Dekningsgrad etter type nett per første halvår 2018 .....                                      | 204 |             |  |     |
| Tabell 5.36 | Statlig kjøp fra Posten Norge AS   | 209 |             |  |     |
| Tabell 5.37 | Fylkeskommunenes utgifter i 2017 innen samferdselsformål ..                                    | 222 |             |  |     |
| Tabell 5.38 | Sentrale data på fylkesveinettet ..  | 223 |             |  |     |
| Tabell 6.1  | Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode .....                      | 230 |             |  |     |
| Tabell 6.2  | Samla reisetidsreduksjon på riksvegnettet per korridor i minutt .....                          | 232 |             |  |     |
| Tabell 7.1  | Løyvingar til kollektivtransport ...   | 250 |             |  |     |

## Figuroversikt

|           |   |    |            |   |     |
|-----------|---|----|------------|---|-----|
| Figur 5.1 | Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2007–2017 .....  | 45 | Figur 5.8  | Persontrafikk med tog .....   | 158 |
| Figur 5.2 | Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2007–2017 .....                            | 45 | Figur 5.9  | Godstrafikk med tog .....   | 159 |
| Figur 5.3 | Målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018–2029 og ulykkesutviklingen i 2004–2017 ..    | 58 | Figur 5.10 | Utvikling i punktlighet for person- og godstog .....  | 161 |
| Figur 5.4 | Utvikling i drepte i veitrafikken 1970–2017 .....   | 61 | Figur 6.1  | Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2004–2017 og målkurve fram til 2030 .....                   | 235 |
| Figur 5.5 | Utvikling i drepte, hardt skadde og befolkning 2000–2017 .....                                    | 62 | Figur 6.2  | CO <sub>2</sub> -utslepp frå transportsektoren, Nasjonalbudsjettet 2019 og Perspektivmeldingen 2017 ..... | 238 |
| Figur 5.6 | Utvikling i drepte og hardt skadde for 16- og 17-åringer sammenlignet med 18- og 19-åringer ..... | 62 | Figur 6.3  | Utviklinga av del av nybilsalet som er nullutsleppskøyretøy frå 2010 til 2017 .....                       | 240 |
| Figur 5.7 | Utvikling i saltbruk .....  | 66 | Figur 7.1  | Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar) .....   | 249 |





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2019**

Utgiftskapitler: 1300–1380

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 21. september 2018,  
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 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 transportløyser. 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 eit svært høgt løyvingsnivå til samferdselssektoren.

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

|                           | Gj.snitt<br>per år NTP<br>2018–2023 | Løyving<br>2018 | Forslag<br>2019 | Mill. 2019-kr<br>Oppfølging<br>NTP etter<br>to år i pst. |
|---------------------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|--|
| Vegformål                 | 41 436,6                            | 38 437,7        | 38 886,0        | 31,1   |
| Jernbaneformål            | 25 147,7                            | 20 491,6        | 21 691,9        | 28,0   |
| Kystformål                | 2 064,9                             | 1 447,8         | 1 463,5         | 23,5   |
| Særskilde transporttiltak | 3 019,3                             | 2 345,4         | 3 070,4         | 29,9   |
| Nye NTP-tiltak            | 461,6                               | 113,2           | 123,2           | 8,5  |
| Sum                       | 72 130,2                            | 62 835,7        | 65 237,0        | 29,6   |

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 budsjettframlegget for 2019. 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 2019 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 29,6 pst. Innanfor forslaget til løyving vert det høgt tempo i gjennomføringa av eksisterande prosjekt, og oppstart av nye.

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 digital infrastruktur og ny teknologi vil gi betre moglegheiter til å nå måla for transportpolitikken. Regjeringa har 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».

Næringsliv, offentlege instansar og samfunnskritiske funksjonar blir stadig meir avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-system for å fungere godt til dagleg og ved større hendingar. Dei kommersielle ekomtilbydarane investerer mykje i meir robuste nett og tryggleik, og norske nett held bra kvalitet. Regjeringa foreslår auka løyving til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, til IKT-tryggleik. Regjeringa vidarefører òg satsingane på pilot for alternativt kjernenett, og løyvinga som skal leggje til rette for fiberkablur til utlandet.

Elektronisk kommunikasjon og internett er ein viktig innsatsfaktor i næringslivet, forvaltninga og ikkje minst i kvardagen for folk flest. Løysingar i ekomsektoren vil påverke korleis helsevesen, utdanning og arbeidsdag blir organisert i framtida. Regjeringa har innført nye og einsarta reglar for leidningar under offentlege vegar som vil gjere bygging av breiband med høge hastigheiter langt billigare. Dette blir følgt opp med ei løyving til forenkla fiberutbygging i 2019.

Større effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsemd er eit mål for regjeringa. 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 er etablert for å medverke til meir effektiv vegutbygging. Regjeringa gjennomfører jernbanereforma. Føremålet med denne reforma er ein betre styringsstruktur, ei meir forretningsmessig organisasjonsform, betre kundeorientering og tydelegare mål. Dette vil utnytte dei store investeringane i jernbaneinfrastruktur dei seinare åra betre.

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 eller blir lagt om i 50 bompengeprojekt. Regjeringa har eit mål om å redusere bompengebelastinga for bilistane, og løyvinga for å redusere takstane utanfor byområda blir føreslått vidareført.

Regjeringa vil leggje til rette for at meir av godstransporten skal gå på sjøen. Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 innfører regjeringa ei ny prøveordning for tilskot til investeringar i effektive og miljøvennlege hamner for å gjere sjøtransport meir konkurransedyktig samanlikna med vegtransport.

Folketalet i byområda aukar og er venta å vekse kraftig i åra som kjem. Dette får konsekvensar for samferdselspolitikken. Regjeringa gjennomfører ei kraftig satsing på bygging av infrastruktur i og rundt dei største byane. Vidare vil regjeringa leggje betre til rette for at fleire kan reise kollektivt, sykle og gå. Staten har inngått bymiljøavtalar eller byvekstavtalar med alle dei fire største byområda. Avtalane blir no reforhandla til byvekstavtalar, der føringane og dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029 blir lagt til grunn. Regjeringa vil leggje til rette for at forhandlingar i dei fem øvrige store byområda kan komme i gang raskt etter at nødvendige lokalpolitiske vedtak er fatta.

Regjeringa vil sikre eit godt og likeverdig posttilbod over heile landet tilpassa etterspørselen etter posttenester.

## 1.2 Hovudprioriteringane i budsjettet for 2019

### Utgifter fordelt på poster

(i 1 000 kr)

| Kat.  | Betegnelse                  | Regnskap<br>2017  | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019   | Pst. endr.<br>18/19 |
|-------|-----------------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------|
| 21.10 | Administrasjon m.m.         | 545 390           | 585 881                     | 509 011           | -13,1               |
| 21.20 | Luftfartsformål             | 1 037 612         | 1 063 616                   | 1 055 000         | -0,8                |
| 21.30 | Veiformål                   | 33 676 689        | 35 447 903                  | 37 128 700        | 4,7                 |
| 21.40 | Særskilte transporttiltak   | 2 817 225         | 3 676 000                   | 3 983 000         | 8,4                 |
| 21.50 | Jernbaneformål              | 30 330 222        | 23 492 772                  | 26 411 800        | 12,4                |
| 21.60 | Kystforvaltning             | 2 467 122         | 2 622 558                   | 2 695 600         | 2,8                 |
|       | <i>Sum programområde 21</i> | <i>70 874 260</i> | <i>66 888 730</i>           | <i>71 783 111</i> | <i>7,3</i>          |
| 22.10 | Post og telekommunikasjoner | 953 240           | 805 111                     | 1 291 150         | 60,4                |
|       | <i>Sum programområde 22</i> | <i>953 240</i>    | <i>805 111</i>              | <i>1 291 150</i>  | <i>60,4</i>         |
|       | <i>Sum utgifter</i>         | <i>71 827 500</i> | <i>67 693 841</i>           | <i>73 074 261</i> | <i>7,9</i>          |
|       | <i>Sum ekskl. 90-poster</i> | <i>64 127 500</i> | <i>67 693 841</i>           | <i>73 074 261</i> | <i>7,9</i>          |

Samferdselsbudsjettet støttar opp om dei langsiktige måla til regjeringa om eit berekraftig velferds-samfunn. Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- byggjing og planlegging av InterCity, nytt signalsystem og innfasing av nye tog på jernbanen
- reduksjon i vedlikehaldsetterslepet på riksveg
- høg utbyggingsaktivitet i alle landsdelar
- tilskot til Nye Veier AS
- viktige kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda
- tryggleik langs kysten
- tilrettelegging for tidleg introduksjon av 5G.

Regjeringa foreslår å løyve 73,1 mrd. kr til Samferdselsdepartementet. Dette er ein auke på 5,4 mrd. kr eller 7,9 pst. frå saldert budsjett 2018. Betre veg, kollektivtransport og jernbane skapar ein enklare kvardag både for folk flest og næringsliv, og støttar opp under den nødvendige omstillinga.

Til føremål i Nasjonal transportplan 2018–2029 er det foreslått 65,2 mrd. kr, ein auke på 2,4 mrd. kr eller 3,8 pst. frå løyvinga i 2018 målt i 2019-kr. Regjeringa foreslår å auke det statlege tilskotet til viktige kollektivprosjekt i dei største byane, løyvinga til skredsikring på riksveg, og løy-

vinga til bygging av indre InterCity. Løyvinga til utrulling av signal- og sikringssystemet ERTMS på jernbane blir, som i 2017 og 2018, auka. For meir om Nasjonal transportplan sjå del III, pkt. 5.

Til Luftfartsformål er det foreslått 1,1 mrd. kr. Det er foreslått å styrke budsjettet til Luftfartstilsynet på området tilsyn med droneverksemd.

Det er foreslått å løyve om lag 37,1 mrd. kr til Vegformål i 2019, ein auke på om lag 1,7 mrd. kr eller 4,7 pst. frå saldert budsjett 2018. Det er foreslått å løyve 5,4 mrd. kr til Nye Veier AS, i tråd med regjeringas ambisjon om årleg tilskot på 5 mrd. 2016-kr frå og med 2018. Til Statens vegvesen er det foreslått å løyve 31,7 mrd. kr, som er ein auke på 1,5 mrd. kr eller 5,1 pst. Om lag 0,5 mrd. kr av auken kjem av at tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda er ompostert til Vegformål. Med budsjettforslaget blir vedlikehaldsetterslepet på veg samla redusert med om lag 1,8 mrd. kr, og sidan 2015 vere redusert med om lag 7 mrd. kr. Oppgradering av tunnelar er fortsatt eit prioritert område som krev store beløp. Nivået til vegdekke vil bli om lag som i 2018.

Det er lagt opp til anleggsstart på skredsikringsprosjektet rv. 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane. I tillegg foreslår regjeringa midlar til førebuande arbeider for dei to prosjekta E10/rv.

85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Troms og Nordland og E18 Retvet–Vinterbro i Akershus, og det er satt av midlar til førebuande arbeider og ev. byggjearbeid for E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag. Nye Veier AS har avtalt utbyggingsaktivitet i 2018 på fem prosjekt som blir vidareført i 2019, og i tillegg på prosjektet E6 Ranheim–Åsen i 2019.

Jernbaneformål er området med den største auken i 2019. Det er foreslått å løyve om lag 26,4 mrd. kr, ein auke på om lag 2,9 mrd. kr eller 12,4 pst. frå saldert budsjett 2018. Det er satt av 1,4 mrd. kr til auka aktivitet i ERTMS-prosjektet, og 5,1 mrd. kr til vidare planlegging og byggjing av InterCity, inkludert midlar til byggjearbeid for InterCity-prosjekta Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen på Vestfoldbanen. Etter gjennomført ekstern kvalitetssikring vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med ei vurdering av prosjekta og ev. forslag til kostnadsramme. Kjøp av persontransport er foreslått auka for m.a. å fase inn 11 nye togsett på Austlandet og Vossebana. Vedlikehaldet på jernbanen blir oppretthalde på eit høgt nivå. Det er òg satt av inntil 0,9 mrd. kr til utbetaling av tilskot til NSB AS og Mantena AS i samband med at selskapa går ut av Statens pensjonskasse.

Det er foreslått over 3,7 mrd. kr til tiltak i dei ni største byområda, ein auke på nær 50 pst. frå saldert budsjett 2018. Satsing på tiltak i storbyområda er ein sentral del av Nasjonal transportplan 2018–2029 for å nå målet om nullvekst i persontransporten med bil og stimulere til meir bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Midlane vil nyttast til belønningssordninga for betre kollektivtransport mv., tiltak langs riksvegane, belønningssmidlar og tilskot til store kollektivprosjekt i bymiljøavtalar og byvekstavtalar. Den statlege delfinansieringa utgjer eit betydeleg bidrag for å nå nullvekstmålet i dei fire største byane, slik at veksten i persontransport blir tatt med kollektivtransport, sykkel og gange.

Innanfor Kystformål blir arbeidet med å redusere vedlikehaldsetterslepet prioritert. Regjeringa foreslår å starte opp farleiprojekta i Vannavalen i Troms og i Ålesund i Møre og Romsdal. Midlar til å prosjektere tildekking av ubåten ved U-864 ved Fedje blir prioritert. Ei løyving på 6 mill. kr til nye aggregat på Jan Mayen vil sikre straumforsyninga på øya.

Regjeringa foreslår å auke løyvinga til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit for å styrkje satsing på tryggleiks- og beredskapsarbeidet. Ei satsing på forenkla fiberutbygging vil både auke tryggleiken i ekom-netta og leggje til rette for

meir kostnadseffektiv utbygging. Løyvinga på 40 mill. kr til ein pilot for alternativt kjernenett og på 40 mill. kr til å leggje til rette for nye utanlandskablar blir vidareført frå 2018.

For å stimulere til transportteknologi er det foreslått å vidareføre løyvinga til konkurransen Smartare transport i Norge. Det blir foreslått å auke løyvinga til ordninga Pilot-T.

Forslag til løyvingar på utgiftssida i 2019 innanfor dei ulike programkategoriane er kort omtalte under, jf. elles omtale i del II.

#### *Administrasjon, forskning og utvikling*

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 509 mill. kr. Forslaget på kap. 1300 utgjer til saman 314 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål, samferdselsberedskap, Norsk Teknisk Museum, og avslutning av NELS-samarbeidet. Tilskotet til Redningsselskapet, som tidlegare var ein del av kap. 1300, blir frå 2019 ført over budsjettet til Justis- og beredskapsdepartementet.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiingar, der det samla er foreslått å løyve 195 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges Forskningsråd. I løyvinga til samferdselsforskning er det òg sett av om lag 40 mill. kr til tilskotsordninga Pilot-T.

#### *Luftfartsformål*

Samla budsjettforslag til Luftfartsformål er 1 055,0 mill. kr.

Det er foreslått 717,4 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordninga med driftstilskot til ikkje-statlege flyplassar er det foreslått 31,0 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 229,9 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 76,7 mill. kr.

#### *Vegformål*

Til Vegformål er det i alt foreslått å løyve 37 128,7 mill. kr.

Det er foreslått 31,7 mrd. kr til Statens vegvesen og 5,4 mrd. kr til Nye Veier AS. Det er foreslått om lag 6,7 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått om lag 2,2 mrd. kr.

Regjeringa foreslår ei fortsatt stor løyving til investering i riksvegar. Til investering i riksvegar er det i alt foreslått å løyve 19,3 mrd. kr. På post 30



Riksveginvesteringar er det foreslått å løyve om lag 12,6 mrd. kr, og løyvinga til utbygging av vegar i regi av Nye Veier AS er på 5,4 mrd. kr. Investeringssmidlar til skredsikring blir foreslått løyvd med 1,1 mrd. kr over post 31. I tillegg til dette blir om lag 0,5 mrd. kr av løyvinga på post 29 OPS-prosjekt nytta til nye investeringar.

Dei statlege midlane til store vegprosjekt vil i hovudsak bli brukt til å følgje opp vedtekne riksvegprosjekt i Statens vegvesen og Nye Veier AS. Det er lagt opp til anleggsstart på skredsikringsprosjektet rv. 5 Kjørnesfjorden i Sogn og Fjordane. I tillegg foreslår regjeringa midlar til førebuande arbeider for dei to prosjekta E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Troms og Nordland og E18 Retvet–Vinterbro i Akershus, og midlar til førebuande arbeid og ev. byggjearbeid for vegprosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag. Nye Veier AS har avtalt utbyggingsaktivitet i 2018 på fem prosjekt som blir vidareført i 2019, og i tillegg på prosjektet E6 Ranheim–Åsen.

Desse prosjekta med kostnad over 200 mill. kr er venta opna for trafikk i 2019:

- rv. 110 Ørebekk–Simo i Østfold
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- E39 Bjørset–Skei i Sogn og Fjordane
- E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud
- E134 Gvammen–Århus i Telemark
- E134 Seljord–Åmot i Telemark
- rv. 13 Ryfast i Rogaland
- E16 Sandvika–Wøyen i Akershus
- E16 Bagn–Bjørge i Oppland
- E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen i Trøndelag
- rv. 70 Tingvoll–Meisingset i Møre og Romsdal
- E6 Helgeland nord i Nordland
- rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland
- E6 Tana bru i Finnmark.

Den samla løyvinga til fornyingstiltak over post 29 og post 30 er om lag 2,5 mrd. kr. Saman med løyvinga over post 22 vil det samla etterslepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med om lag 1,8 mrd. kr i 2019.

Skredsikring er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve 1 093,4 mill. kr til skredsikring på riksvegar og 776,9 mill. kr på fylkesvegar.

På Statens vegvesens budsjett er det foreslått 659,7 mill. kr til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak i byområde med bymiljøavtalar og byvekstavtalar. Vidare er det foreslått 256,9 mill. kr til tiltak for gåande og syklende på riksvegnettet utanfor desse områda og 78,5 mill. kr til tilskotsordninga til gang- og sykkelvegar på det kommunale og fyl-

keskommunale vegnettet. Til trafikktryggleikstiltak er det foreslått 514,4 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 531,4 mill. kr til tilskot for reduserte bompengetakstar utanfor byområda. Denne tilskotsordninga er flytta frå kap. 1330 Særskilde transporttiltak.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 1 277,3 mill. kr.

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

#### *Særskilde transporttiltak*

Det er foreslått eit samla budsjett på 3 983,0 mill. kr til Særskilde transporttiltak.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er det foreslått å løyve 752 mill. kr. Innanfor bymiljøavtalar og byvekstavtalar er foreslått å løyve 771 mill. kr i belønningsmidlar og 1 532 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt.

Midlane til store kollektivprosjekt er fordelte slik:

- 391 mill. kr Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 5 mill. kr til Metrobussen i Trondheim
- 962 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 174 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 139,2 mill. kr. Det er foreslått 15,4 mill. kr til konkurransen *Smartere transport i Norge*, medan det er sett av 34,1 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering, m.a. til å hente inn informasjon om billettprodukt og -prisar. Vidare er det foreslått 14,2 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 725,1 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 2019. Avkastninga er foreslått fordelt som i 2017 og 2018.

#### *Jernbaneformål*

Det er foreslått å løyve 26 411,8 mill. kr til Jernbaneformål. Budsjettforslaget for 2019 er om lag 2,9 mrd. kr høgare enn saldert budsjett 2018.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve om lag 3,7 mrd. kr.

Det er foreslått å løyve 8,9 mrd. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Løyvinga omfattar vidareføring av ERTMS-prosjektet, der det er foreslått å setje av vel 1,4 mrd. kr for å sikre auka aktivitet og rasjonell framdrift.

Til planlegging av ny jernbaneinfrastruktur er det foreslått å løyve 2,2 mrd. kr. Det er sett av 1,5 mrd. kr til å vidareføre planlegginga av InterCity-utbygginga, m.a. Ringeriksbanen.

Det er foreslått å løyve nærmare 10 mrd. kr til investeringar i jernbaneinfrastruktur. Forslaget gir rasjonell gjennomføring av dei store investeringsprosjekta, og utbygging av ein rekke mindre programområdetiltak. I tillegg er det sett av midlar til å starte opp Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen på Vestfoldbanen. Etter gjennomført ekstern kvalitetssikring vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med ei vurdering av prosjekta og ev. forslag til kostnadsrammer.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 94,1 mill. kr. I løyvinga inngår òg tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar.

### *Kystforvaltning*

Til Kystforvaltning er det foreslått å løyve 2 695,6 mill. kr.

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

Det er foreslått å løyve 44 mill. kr til spesielle driftsutgifter. Løyvinga dekkjer utgifter til å setje i verk tiltak mot akutt forureining og redusere faren for akutt forureining. Vidare er det og sett av midlar til å prosjektere tildekking av ubåten U-864 ved Fedje.

Det er foreslått 358,5 mill. kr til nyanlegg og større vedlikehald. Ei stor del av løyvinga på posten vil gå til investeringar i fiskerihamner og farleier, m.a. er det sett av midlar til farleiprojekta

Vannavalen i Troms og innsegling Ålesund i Møre og Romsdal.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 270,5 mill. kr. Innanfor løyvinga er det sett av 87,6 mill. kr til å byggje eit femte multifunksjonsfartøy til Kystverket. Vidare er det foreslått 82 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur.

Det er foreslått 42 mill. kr i tilskot til fiskerihamneanlegg. Vidare er det foreslått 10,9 mill. kr i tilskot til hamnesamarbeid og 77,4 mill. kr til tilskot til overføring av gods frå veg til sjø. Ei ny, tre-årig prøveordning for tilskot til investering i effektive og miljøvennlige hamner er foreslått med 50 mill. kr.

Til drift av Samfunnet Jan Mayen er det foreslått å løyve 59,7 mill. kr. I løyvinga inngår 6 mill. kr til å bytte ut aggregata på Jan Mayen.

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

### *Post og telekommunikasjonar*

Til Post og telekommunikasjonar samla er det foreslått å løyve 1 291,2 mill. kr. Det er foreslått å løyve 617,4 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Forslaget omfattar 534 mill. kr til Posten Norge AS og 83,4 mill. kr til ein avtale om å distribuere aviser i abonnement på laurdagar på stader utan ordinært avisbodnett.

Til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit er det foreslått å løyve 673,8 mill. kr. Av dette er 224,6 mill. kr driftsutgifter. Driftsbudsjettet blir m.a. auka for satsingar på forenkla fiberutbygging og IKT-tryggleik og -beredskap. Det er foreslått å løyve 183,0 mill. kr i tilskot til teletryggleik og -beredskap. I forslaget inngår 40 mill. kr til pilot for alternativt kjernenett og 40 mill. kr til å leggje til rette for fiberkablur til utlandet.

For å auke kapasiteten og betre dekninga i geografiske område der det ikkje er kommersielt grunnlag for investeringar er det foreslått å løyve 99,8 mill. kr i tilskot til utbygging av breiband.

For å frigjere frekvensar i 700 MHz-bandet og leggje til for tidleg introduksjon av 5G i Noreg, er det foreslått å løyve 150 mill. kr.

## 2 Omstille norsk økonomi for å skape vekst, nye arbeidsplassar og sikre fleire bein å stå på

Jeløya-plattformen trekkjer fram seks store utfordringar som Noreg står overfor. Ei av dei er å omstille norsk økonomi for å skape vekst, nye arbeidsplassar og sikre fleire bein å stå på. Det er fleire forhold som bidreg til god omstillingsevne. For ein omtale av kva den breie næringspolitikken har å seie for omstilling, sjå Nasjonalbudsjettet 2019.

Regjeringa har dei siste åra brukt mykje tid og ressursar på å modernisere samferdselssektoren. Målet har vore å få eit meir effektivt og framtidseretta transportsystem. Ikkje minst har det vore viktig for regjeringa å sikre næringslivet billegare transport og meir påliteleg infrastruktur.

I tillegg til reformer i veg- og jernbanesektoren har det vore gjennomført regelendringar som senker kostnadene til næringslivet. T.d. kan ein no på mange vegstrekningar nytte vogntog på opp mot 25,25 meters lengde. Dette gjer at kapasiteten på eit vogntog kan aukast med opp mot 50 pst. Avgifter i nærskipsfarten har òg blitt senka, og det har blitt enklare tryggleikskrav.

Det har dei siste åra vore ein kraftig auke i løyvingane til transportsektoren, særleg til veg og jernbane. Betre infrastruktur gjer at gods kjem raskare og billegare fram. Det kan gi næringslivet betre konkurransekraft.

### 3 Oppmodingsvedtak

#### 3.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 3.1 gir ein oversikt over oppfølginga av oppmodingsvedtaka under Samferdselsdepartementet. I oversikten inngår alle vedtaka frå stortings-sesjonen 2017–2018 og dei frå tidlegare sesjonar der rapporteringa ikkje blei avslutta i samband med behandlinga i Stortinget av Prop. 1 S (2017–2018) eller av Meld. St. 7 (2017–2018) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings-sesjonen 2015–2016*. 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 det aktuelle programområdet.

I kolonne fire i tabell 3.1 går det fram om Samferdselsdepartementet legg opp til at rapporteringa som gjeld oppmodingsvedtaket no blir

avslutta eller om departementet òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2020. Rapporteringa på vedtak som inneber at departementet skal leggje fram ein konkret sak for Stortinget t.d. proposisjon, stortingsmelding, utgreiing e.l., vil normalt bli avslutta når saken er lagt fram for Stortinget.

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

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodingsvedtak, ordna etter sesjon og nummer

| Sesjon    | Vedtaks nr. | Stikkord   | Rapportering blir avslutta (ja/nei) |
|-----------|-------------|--|-------------------------------------|
| 2017–2018 | 44          | Gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr  | Nei                                 |
| 2017–2018 | 45          | Utsleppsfri båtrute i Oslofjorden  | Ja                                  |
| 2017–2018 | 65          | Redusert sårbarheit i elektronisk kommunikasjon  | Nei                                 |
| 2017–2018 | 263         | Ny kollektivløysing på Nedre Romerike  | Ja                                  |
| 2017–2018 | 264         | Utbygging av Kjevikeveien og rv 9 i Setesdal   | Ja                                  |
| 2017–2018 | 391         | Miljøbonus for reiarlag i kontrakten med Kystruta  | Nei                                 |
| 2017–2018 | 646         | Istandsetting av Tinnosbanen   | Nei                                 |
| 2017–2018 | 662         | Utsleppsfri passasjertransport med hurtigbåt   | Nei                                 |
| 2017–2018 | 663         | Null- eller lågutsleppsteknologi for ferjestrekningar og hurtigbåtar                       | Nei                                 |
| 2017–2018 | 680         | Påskjønningssordning for vedlikehald av fylkesvegnettet                                    | Nei                                 |
| 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                                 |
| 2017–2018 | 964         | Teknisk og operativ status på Fagernes lufthamn  | Ja                                  |

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodningsvedtak, ordna etter sesjon og nummer

| Sesjon    | Vedtak nr.   | Stikkord   | Rapportering<br>blir avslutta (ja/nei) |
|-----------|--------------|--|--|
| 2016–2017 | 108, pkt. 2c | Takst for nullutsleppskøyretøy for bompengar, ferje og parkering | Ja                                     |
| 2016–2017 | 444          | Prøveordning for køyretøy totalvekt inntil 74 tonn               | Nei                                    |
| 2016–2017 | 838          | Overføring av regional vegadministrasjon                         | Nei                                    |
| 2016–2017 | 957          | Låg- eller nullutsleppsteknologi i nye ferjer og rutebåtar       | Ja                                     |
| 2016–2017 | 973          | E6 Helgeland Nord – samanhengande gjennomføring                  | Ja                                     |
| 2016–2017 | 978          | Passeringstak eller timesregel for næringstransport              | Nei                                    |
| 2016–2017 | 984          | Passeringstak eller timesregel for næringstransport              | Nei                                    |

### 3.2 Stortingssesjonen 2017–2018

Gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr

Vedtak 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).

Samferdselsdepartementet vurderer saken og vil komme tilbake til den på egnet måte.

Utsleppsfri båtrote i Oslofjorden

Vedtak 45, 4. desember 2017

*«Stortinget ber regjeringen vurdere om og hvordan det offentlige virkemiddelapparat kan bidra til realisering av en utslippsfri båtrote i Oslofjorden i samarbeid med berørte fylkeskommuner og melde tilbake til Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2018.»*

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

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner*. Transport- og kommunikasjonskomiteen viste i Innst. 380 S (2017–2018) til Samferdselsdepartementets redegjørelse for oppfølgingen av

vedtaket. Komiteens flertall fra Høyre, Framskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, sluttet seg til de vurderingene som var gjort, og de konkrete beslutningene som følger av oppfølgingen. Videre viste flertallet i komiteen til at båtrotene er fylkeskommunenes ansvar, og det er opp til dem å nyttiggjøre seg av tilgjengelig virkemiddelapparat. For øvrig viste flertallet til Samferdselsdepartementets redegjørelse om eksisterende ordninger og at det er rimelig å forvente at fylkeskommunene gjør egne vurderinger av hvordan disse ordningene kan bidra til realiseringen av utslippsfri båttransport, i samspill med virkemiddelapparatet og myndighetene for øvrig.

Redusert sårbarhet i elektronisk kommunikasjon

Vedtak 65, 4. desember 2017

*«Stortinget ber regjeringen evaluere arbeidet med redusert sårbarhet både i den elektroniske kommunikasjonen mot utlandet og i telenettverkene i Norge etter at tiltak initiert i 2018 er påbegynt, og deretter vurdere eventuelt videre merbehov og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»*

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

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner*. Transport- og kommunikasjonskomiteen viste i Innst. 380 S (2017–2018) til Samferdselsdepartementets redegjørelse for oppfølgingen av

vedtaket. Komiteens flertall fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, sluttet seg til de vurderingene som var gjort, og de konkrete beslutningene som følger av oppfølgingen.

Ny kollektivløsning på Nedre Romerike

Vedtaket nr. 263, 14. desember 2017

*«Stortinget ber regjeringen i de videre planene sikre at ny kollektivløsning på Nedre Romerike skal være en baneløsning, altså skinnegående transport.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2017–2018).

Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk i 2017 en bymiljøavtale, og i 2017 ble arealdelen i bymiljøavtalen nærmere konkretisert i en byutviklingsavtale. Arbeidet med å reforhandle bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen til en felles byvekstavtale basert på Nasjonal transportplan 2018–2029, er startet opp.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det totalt lagt til grunn om lag 24,8 mrd. 2018-kr i statlig bidrag til viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byene, 50/50-ordningen. Det er her lagt opp til statlige midler i Oslo og Akershus til Fornebu-banen og ny Metro-tunnel. I Nasjonal transportplan 2018–2029 går det frem at man i første del av planperioden skal sikre finansiering av utredning/planlegging av bane/kollektivløsning for Nedre Romerike med tverrforbindelse til Groruddalen. I den pågående reforhandlingen til byvekstavtale vil finansiering av planleggingen av prosjektet bli et tema.

I regi av Akershus fylkeskommune er det utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) om fremtidig kollektivbetjening av Nedre Romerike. Denne utredningen har fylkeskommunen fått kvalitets-sikkert eksternt (KS1). Fylkestinget har vedtatt at planlegging av metro-/T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta skal igangsettes i samarbeid med Ruter og kommunene Lørenskog og Oslo. Det skal også planlegges og fastsettes en prioritert kollektivtrasé for buss og baneløsning på strekningen Kjeller–Lillestrøm–Oslo grense. Fylkestinget vedtok at planleggingen bør skje etappevis for å få god fremkommelighet på kort sikt, og har bedt om en sak om en tiltakspakke som kan dempe biltrafikken og bygge opp under grønn mobilitet på nedre Romerike, der kollektivtiltak, løsninger for overordnet veinett og tiltak som demper biltrafikken skal ses i sammenheng.

Videre ba fylkestinget om at tiltaket prioriteres ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

For 50/50-prosjektene har Samferdselsdepartementet understreket behovet for en sterk kostnadskontroll og nedskalering av prosjekter for å lette presset på offentlige budsjetter og bompengebelastningen i byområdene. Det er derfor viktig at prosjektene som finansieres av statlige midler og bompenger, har en nøktern standard og at man får mest mulig igjen for pengene. Samtidig skal prosjektene fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målet i byvekstavtalen. Samferdselsdepartementet forutsetter at en slik nøktern tilnærming også legges til grunn for dette prosjektet.

Samferdselsdepartementet vil vurdere saken i forbindelse med rulleringen Nasjonal transportplan 2018–2029.

Utbygging av Kjevikeveien og rv. 9 i Setesdal

Vedtaket nr. 264, 14. desember 2017

*«Stortinget ber regjeringen sikre og prioritere en rask, sammenhengende og effektiv utbygging av Kjevikeveien og rv. 9 i Setesdal i tråd med føringerne gitt i Innst. 460 S (2016–2017) Nasjonal transportplan.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2017–2018).

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er rv. 9 i Setesdal og rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik to av til sammen ni prioriterte utbedringsstrekninger. Dette innebærer at det legges opp til å prioritere utbedring av delstrekninger på rv. 9 i Setesdal og på rv. 41/rv. 451 mellom Timenes og Kjevik innenfor rammen til programområdetiltak. De økonomiske rammene til programområdetiltak gir ikke rom for å så omfattende utbedringer av de prioriterte utbedringsstrekningene som ulike flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen har lagt til grunn. Dette gjelder både for rv. 9 i Setesdal og rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik, men også for flere av de andre strekningene.

*Rv. 9 i Setesdal*

Statens vegvesens har i handlingsprogrammet prioritert om lag 300 mill. kr til å utbedre rv. 9 i Setesdal i første seksårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn 30 mill. kr i tilskudd fra lokale myndigheter. Midlene planlegges brukt til strekningene Bjørnarå–Optestøyl (4,5 km), Besteland

S–Helle N (4,3 km) og Rotemo–Lunden (2,1 km). Det legges opp til videreføre den standarden som er benyttet ved tidligere utbedringer. Forutsatt oppfølging av disse prioriteringene, vil det ved utgangen av 2023 gjenstå å utbedre om lag 21 km av rv. 9 i Setesdal.

Det er bevilget 10 mill. kr til anleggsstart på strekningen Bjørarå–Optestøyl. Anleggsarbeidene startet opp i august 2018. For de to andre delstrekningene er arbeidet med reguleringsplan startet opp eller er i startfasen. Prioritering av strekningene vil vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

#### *Rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik*

Statens vegvesen har i handlingsprogrammet prioritert 350 mill. kr i statlige midler til å utbedre rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik i 2020–2023. I tillegg er det lagt til grunn 580 mill. kr i bompenger, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Gitt en slik ramme, inkl. bompenger, har Statens vegvesen anbefalt å utbedre til fullgod standard på delstrekningen Timenes–Hamre. Prioritering av strekningene vil vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

Arbeid med reguleringsplan er gjennomført for rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik. Planen er sendt på høring, og vedtak ventes fattet i Kristiansand kommune i november 2018.

Kostnadsoverslaget for hele strekningen ble i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 anslått til om lag 1,7 mrd. kr. Som del av reguleringsplanarbeidet arbeides det med å finne enklere og rimeligere løsninger på hele strekningen Timenes–Kjevik. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for bygging av gang- og sykkelvei mellom Timenes og Hamre. Dette prosjektet er en del av den vedtatte bompengepakken for Kristiansandsregionen og forutsettes finansiert og prioritert gjennom denne. Prosjektet har ingen direkte sammenheng med veiprojektet rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik, men ved realisering av hele eller deler av veiprojektet kan gang- og sykkelveien bygges både enklere/rimeligere og bedre (reduuerte arealinngrep).

Vegdirektoratet kvalitetssikrer nå et utarbeidet kostnadsoverslag.

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 CO<sub>2</sub> 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 storingsrepresentantane 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).

Samferdselsdepartementet tildelte 23. mars 2018 kontraktar om å levere sjøtransporttenester på kystruta Bergen–Kirkenes til Hurtigruten AS og Havila Holding AS. Departementet vil følgje opp oppmodingsvedtaket overfor dei to leverandørane innanfor rammene av anskaffingsregelverket og statsstøtterregelverket, og komme tilbake til saka på eigna måte.

Istandsetting av Tinnosbanen  
*Vedtak nr. 646, 24. april 2018*

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

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

Samferdselsdepartementet har bestilt en utredning fra Jernbanedirektoratet og vil 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)

Anmodningsvedtaket vil vurderes i arbeidet med plan for fossilfri kollektivtrafikk.

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 hurtigbåtar 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)

Anmodningsvedtaket vil vurderes i forbindelse med arbeidet med plan for fossilfri kollektivtrafikk.

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 Odnos og Willfred Nordlund om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet, jf. Dokument 8:119 S (2017–2018) og Innst. 241 S (2017–2018).

Samferdselsdepartementet vurderer oppfølginga av vedtaket og vil komme tilbake til saka på eigna måte.

Kartleggje kva for strekningar av fylkes- og riksveggar 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 eksportveggar 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 Odnos og Willfred Nordlund om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet, jf. Dokument 8:119 S (2017–2018) og Innst. 241 S (2017–2018).

Samferdselsdepartementet vil gi transportverksemdene (Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen) eitt felles oppdrag om å utarbeide eit grunnlagsmateriale for rullering av Nasjonal transportplan. Kartlegging av viktige eksportveggar og vurdere tiltak for opprusting vil vere ein del av dette oppdraget.

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 stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån, jf. Dokument 8:151 S (2017–2018) og Innst. 268 S (2017–2018).

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

Teknisk og operativ status på Fagernes lufthavn

Vedtaket nr. 964, 14. juni 2018

*«Stortinget ber regjeringen påse at den tekniske og operative status på Fagernes lufthavn Leirin forblir uendret og opprettholdes på samme nivå som nå i inntil tre år etter at flyplassen er stengt og frem til lokale interesser er i posisjon til å overta, slik at en overtakelse og gjenåpning av lufthavnen i regi av lokal driver, ikke vanskeligjøres.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst, post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 380 S (2017–2018).

Samferdselsdepartementet har bedt Avinor AS sørge for nødvendig vedlikehold av Fagernes lufthavn, Leirin frem til lokale interesser overtar, men ikke lenger enn til 1. juli 2021. Det skal ikke gjennomføres investeringer i flyplassen, og eventuelle pålegg for å imøtekomme krav fra Luftfartstilsynet må dekkes av eventuelle nye eiere. Stortingets vedtak ved behandlingen av Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 132 S (2015–2016) om at lokalt næringsliv skal dekke deler av Avinors kostnader for å videreføre driften i 2017 og halvparten av Avinors kostnader i 2018, gjelder fortsatt.

### 3.3 Stortingssesjonen 2016–2017

Takst for nullutslippskjøretøy for bompengar, ferje og parkering

Vedtaket nr. 108, pkt. 2c, 5. desember 2016

*«Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslag til statsbudsjett 2017.

Oppfølging av vedtaket er omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018). Det opplyses at bompenger, ferje og parkering er regulert av ulikt lovverk, og at departementet utreder hvordan tiltaket kan gjennomføres, bl.a. om det vil kreve endring av lovverk. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2017–2018) ingen merknader.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* for bompenginnkreving og offentlige ferjesamband. En nasjonal regel om taksering av nullutslippskjøretøy på offentlige ferjesamband trådte i kraft 1. juli 2018. Transport- og kommunikasjonskomiteen viste i Innst. 380 S (2017–2018) til Samferdselsdepartementets redegjørelse for oppfølgingen av vedtaket. Komiteens flertall fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, sluttet seg til de vurderingene som var gjort, og de konkrete beslutningene som følger av oppfølgingen.

For å gjennomføre den delen av vedtaket som gjelder parkering, er det behov for å endre vegtrafikkloven. Alminnelig høring av et forslag er gjennomført. Departementet vil høsten 2018 fremme en lovproposisjon.

Prøveordning for kjøretøy med totalvekt inntil 74 tonn

Vedtaket 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).

Som opplyst i Prop. 1 S (2017–2018), vil Statens vegvesen i 2017/2018 gjennomføre forarbeid og vurderinger rundt prøveordningen. Det er lagt til grunn at prøveordningen kun skal omfatte tømmervogntog og ikke vogntog generelt. Statens vegvesen samarbeider med skog- og trenæringen om å forberede prøveordningen. Det legges opp til å gjennomføre forsøket i Hedmark, og at det skal omfatte et fåtall kjøretøyer som må tilpasses den økte totalvekten. Det arbeides med å avklare hvilket veinett som kan inngå i ordningen. I tillegg til riksveier vil både fylkesveier, kommunale veier og skogsveier bli berørt. Veieierne må godkjenne at deres veier kan inngå. Evalueringen av prøveordningen vil danne grunnlag for en beslutning om det bør åpnes opp for tømmervogntog med totalvekt på inntil 74 tonn der forholdene ligger til rette for det. Det tas sikte på at prøveordningen kan komme i gang i 2019. Prøveperiodens lengde er ikke avklart.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte.

#### 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).

Det ble omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018). Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2017–2018) ingen merknader.

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.

Regjeringen har, i avveining mellom ulike hensyn, konkludert med at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene. En forutsetning for overføringen er at det blir 11 fylker. Regjeringen tar sikte på at overføringen skjer 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021, men tidspunktet må fastsettes endelig når opplegg og tidsplan for arbeidet med avtale om overføring av ansatte er

klarlagt. Det vises til nærmere omtale under Programkategori 21.30 Veiformål, Andre saker.

#### Låg- eller nullutslippsteknologi i nye ferjer og rutebåtar

Vedtak nr. 957, 27. juni 2017

*«Stortinget ber regjeringen utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferjer og rutebåtar benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier det er mulig.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 27 (2016–2017) *Industrien – grønnere, smartere og nyskapende*, jf. Innst. 453 S (2016–2017).

Det ble omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018) der Samferdselsdepartementet bl.a. opplyste at det ville vurdere nærmere om det er hensiktsmessig med en regulering i forskrift til lov om offentlige anskaffelser og komme tilbake til saken. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2017–2018) ingen merknader.

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 har merket seg at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hensiktsmessigheten av en ytterligere regulering i forskrift til lov om offentlige anskaffelser, og avventer dette før anmodningsvedtaket kan kvitteres ut.

Ved behandlingen av Innst. 253 S (2017–2018) fra energi- og miljøkomiteen om Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid* fattet Stortinget 3. mai 2018 anmodningsvedtak nr. 663 om samme tema, men med en annen ordlyd.

Samferdselsdepartementet vil i det videre arbeidet med denne saken forholde seg til vedtak nr. 663. Det vises til svaret på dette vedtaket.

#### E6 Helgeland Nord – samhengende gjennomføring

Vedtak 973, 19. juni 2017

*«Stortinget ber regjeringen sikre en helhetlig sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finne løsninger i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017).

Oppfølging av vedtaket er omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018). Det opplyses at Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet følge opp vedtaket, og at opsjonene i veiutviklingskontrakten om ikke å bygge de to nordligste parsellene i prosjektet ikke er tatt i bruk.

I Prop. 102 S (2017–2018) om revidert finansieringsopplegg for Helgeland nord, som ble lagt frem 15. juni 2018, foreslår regjeringen en revidert finansieringsplan for E6 Helgeland nord som sikrer at delstrekningen Krokstrand sentrum–Bolna kan fullføres som en del av veiutviklingskontrakten. Det legges opp til at anleggsarbeidene på strekningen kan starte opp i løpet av 2018. Strekningen ventes åpnet for trafikk i 2020.

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).

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

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 vil komme tilbake til spørsmålet på egnet måte og avventer tilbakemeldingen før anmodningsvedtaket kan kvitteres ut.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte.

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).

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

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 vil komme tilbake til spørsmålet på egnet måte og avventer tilbakemeldingen før anmodningsvedtaket kan kvitteres ut.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte.

## 4 Oversikt over budsjettforslaget mv.

### 4.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

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

#### Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse                            | Regnskap<br>2017  | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019   | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|---------------------------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------|
|      | Administrasjon m.m.                   |                   |                             |                   |                     |
| 1300 | Samferdselsdepartementet              | 386 267           | 402 899                     | 314 011           | -22,1               |
| 1301 | Forskning og utvikling mv.            | 159 123           | 182 982                     | 195 000           | 6,6                 |
|      | <i>Sum kategori 21.10</i>             | <i>545 390</i>    | <i>585 881</i>              | <i>509 011</i>    | <i>-13,1</i>        |
|      | Luftfartsformål                       |                   |                             |                   |                     |
| 1310 | Flytransport                          | 702 308           | 729 100                     | 717 400           | -1,6                |
| 1311 | Tilskudd til regionale flyplasser     | 37 498            | 38 500                      | 31 000            | -19,5               |
| 1313 | Luftfartstilsynet                     | 221 405           | 221 860                     | 229 900           | 3,6                 |
| 1314 | Statens havarikommisjon for transport | 76 401            | 74 156                      | 76 700            | 3,4                 |
|      | <i>Sum kategori 21.20</i>             | <i>1 037 612</i>  | <i>1 063 616</i>            | <i>1 055 000</i>  | <i>-0,8</i>         |
|      | Veiformål                             |                   |                             |                   |                     |
| 1320 | Statens vegvesen                      | 30 577 128        | 30 150 044                  | 31 677 800        | 5,1                 |
| 1321 | Nye Veier AS                          | 3 081 832         | 5 278 800                   | 5 431 900         | 2,9                 |
| 1323 | Vegtilsynet                           | 17 729            | 19 059                      | 19 000            | -0,3                |
|      | <i>Sum kategori 21.30</i>             | <i>33 676 689</i> | <i>35 447 903</i>           | <i>37 128 700</i> | <i>4,7</i>          |
|      | Særskilte transporttiltak             |                   |                             |                   |                     |
| 1330 | Særskilte transporttiltak             | 2 817 225         | 3 676 000                   | 3 983 000         | 8,4                 |
|      | <i>Sum kategori 21.40</i>             | <i>2 817 225</i>  | <i>3 676 000</i>            | <i>3 983 000</i>  | <i>8,4</i>          |

| (i 1 000 kr) |                                     |                   |                             |                   |                     |
|--------------|-------------------------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------|
| Kap.         | Betegnelse                          | Regnskap<br>2017  | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019   | Pst. endr.<br>18/19 |
|              | Jernbaneformål                      |                   |                             |                   |                     |
| 1352         | Jernbanedirektoratet                | 15 473 149        | 23 400 754                  | 25 437 000        | 8,7                 |
| 1353         | NSB AS                              |                   |                             | 490 300           |                     |
| 1354         | Statens jernbanetilsyn              | 88 082            | 92 018                      | 94 100            | 2,3                 |
| 1356         | Bane NOR SF                         | 14 766 000        |                             |                   |                     |
| 1357         | Mantena AS                          | 1 115             |                             | 390 400           |                     |
| 1358         | Norske tog AS                       | 948               |                             |                   |                     |
| 1359         | Entur AS                            | 928               |                             |                   |                     |
|              | <i>Sum kategori 21.50</i>           | <i>30 330 222</i> | <i>23 492 772</i>           | <i>26 411 800</i> | <i>12,4</i>         |
|              | Kystforvaltning                     |                   |                             |                   |                     |
| 1360         | Kystverket                          | 2 420 108         | 2 542 652                   | 2 608 600         | 2,6                 |
| 1361         | Samfunnet Jan Mayen                 | 47 014            | 52 606                      | 59 700            | 13,5                |
| 1362         | Senter for oljevern og marint miljø |                   | 27 300                      | 27 300            | 0,0                 |
|              | <i>Sum kategori 21.60</i>           | <i>2 467 122</i>  | <i>2 622 558</i>            | <i>2 695 600</i>  | <i>2,8</i>          |
|              | <i>Sum programområde 21</i>         | <i>70 874 260</i> | <i>66 888 730</i>           | <i>71 783 111</i> | <i>7,3</i>          |
|              | Post og telekommunikasjoner         |                   |                             |                   |                     |
| 1370         | Posttjenester                       | 461 784           | 261 700                     | 617 400           | 135,9               |
| 1380         | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet    | 491 456           | 543 411                     | 673 750           | 24,0                |
|              | <i>Sum kategori 22.10</i>           | <i>953 240</i>    | <i>805 111</i>              | <i>1 291 150</i>  | <i>60,4</i>         |
|              | <i>Sum programområde 22</i>         | <i>953 240</i>    | <i>805 111</i>              | <i>1 291 150</i>  | <i>60,4</i>         |
|              | <i>Sum utgifter</i>                 | <i>71 827 500</i> | <i>67 693 841</i>           | <i>73 074 261</i> | <i>7,9</i>          |

**Inntekter fordelt på kapitler**

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelsen                                   | Regnskap<br>2017  | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019  | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|---|-------------------|-----------------------------|------------------|---------------------|
|      | Administrasjon m.m.                           |                   |                             |                  |                     |
| 4300 | Samferdselsdepartementet                      | 3 034             | 2 595                       | 2 700            | 4,0                 |
| 5577 | Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet | 985 044           | 977 408                     | 1 041 400        | 6,5                 |
|      | <i>Sum kategori 21.10</i>                     | <i>988 078</i>    | <i>980 003</i>              | <i>1 044 100</i> | <i>6,5</i>          |
|      | Luftfartsformål                               |                   |                             |                  |                     |
| 4312 | Avinor AS                                     | 444 370           | 444 400                     | 444 400          | 0,0                 |
| 4313 | Luftfartstilsynet                             | 137 738           | 138 126                     | 141 100          | 2,2                 |
| 5619 | Renter av lån til Avinor AS                   | 50 583            | 39 400                      | 30 300           | -23,1               |
| 5622 | Aksjer i Avinor AS                            | 550 000           | 232 000                     | 512 500          | 120,9               |
|      | <i>Sum kategori 21.20</i>                     | <i>1 182 691</i>  | <i>853 926</i>              | <i>1 128 300</i> | <i>32,1</i>         |
|      | Veiformål                                     |                   |                             |                  |                     |
| 4320 | Statens vegvesen                              | 905 498           | 739 753                     | 831 700          | 12,4                |
| 4322 | Svinesundsforbindelsen AS                     | 195 924           | 75 000                      | 80 000           | 6,7                 |
| 5624 | Renter av Svinesundsforbindelsen AS           | 6 449             | 4 000                       | 3 000            | -25,0               |
|      | <i>Sum kategori 21.30</i>                     | <i>1 107 871</i>  | <i>818 753</i>              | <i>914 700</i>   | <i>11,7</i>         |
|      | Særskilte transporttiltak                     |                   |                             |                  |                     |
| 4330 | Særskilte transporttiltak                     |                   | 13 900                      | 14 200           | 2,2                 |
| 4331 | Infrastrukturfond                             | 2 055 039         | 2 053 000                   | 2 053 000        | 0,0                 |
|      | <i>Sum kategori 21.40</i>                     | <i>2 055 039</i>  | <i>2 066 900</i>            | <i>2 067 200</i> | <i>0,0</i>          |
|      | Jernbaneformål                                |                   |                             |                  |                     |
| 4352 | Jernbanedirektoratet                          | 97 980            | 95 800                      | 98 600           | 2,9                 |
| 4354 | Statens jernbanetilsyn                        | 12 669            | 14 300                      | 14 700           | 2,8                 |
| 4356 | Bane NOR SF                                   | 7 700 000         |                             |                  |                     |
| 5611 | Aksjer i NSB AS                               |                   | 150 000                     | 225 000          | 50,0                |
|      | <i>Sum kategori 21.50</i>                     | <i>7 810 649</i>  | <i>260 100</i>              | <i>338 300</i>   | <i>30,1</i>         |
|      | Kystforvaltning                               |                   |                             |                  |                     |
| 4360 | Kystverket                                    | 31 185            | 12 000                      | 12 300           | 2,5                 |
| 4361 | Samfunnet Jan Mayen                           | 7 334             | 5 900                       | 6 100            | 3,4                 |
|      | <i>Sum kategori 21.60</i>                     | <i>38 519</i>     | <i>17 900</i>               | <i>18 400</i>    | <i>2,8</i>          |
|      | <i>Sum programområde 21</i>                   | <i>13 182 847</i> | <i>4 997 582</i>            | <i>5 511 000</i> | <i>10,3</i>         |
|      | Post og telekommunikasjoner                   |                   |                             |                  |                     |
| 4380 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet              | 5 584             | 599                         | 600              | 0,2                 |
|      | <i>Sum kategori 22.10</i>                     | <i>5 584</i>      | <i>599</i>                  | <i>600</i>       | <i>0,2</i>          |
|      | <i>Sum programområde 22</i>                   | <i>5 584</i>      | <i>599</i>                  | <i>600</i>       | <i>0,2</i>          |
|      | <i>Sum inntekter</i>                          | <i>13 188 431</i> | <i>4 998 181</i>            | <i>5 511 600</i> | <i>10,3</i>         |

## 4.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

Oversikten under viser dei postane utanom post-gruppe 30–49 som i 2018 har stikkordet «kan overførast».

|      |      |  | (i 1 000 kr)      |              |
|------|------|--|-------------------|--------------|
| Kap. | Post | Nemning  | Overført til 2018 | Forslag 2019 |
| 1301 | 50   | Samferdselsforskning   | 0                 | 179 000      |
| 1310 | 70   | Kjøp av innanlandske flyruter  | 0                 | 717 400      |
| 1311 | 71   | Tilskot til ikkje-statlege flyplassar                                | 0                 | 31 000       |
| 1320 | 23   | Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m. | 63 544            | 0            |
| 1320 | 29   | OPS-prosjekt   | 0                 | 1 631 400    |
| 1320 | 62   | Skredsikring fylkesvegar   | 376 541           | 776 900      |
| 1320 | 63   | Tilskot til gang- og sykkelvegar                                     | 170 001           | 78 500       |
| 1320 | 72   | Kjøp av riksvegferjetenester   | 127 509           | 1 277 300    |
| 1330 | 60   | Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov                   | 14 410            | 139 200      |
| 1330 | 61   | Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda       | 0                 | 752 000      |
| 1330 | 63   | Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt                         | 419 800           | 1 532 000    |
| 1330 | 64   | Belønningsmidlar til bymiljøavtalar                                  | 0                 | 771 000      |
| 1330 | 65   | Konkurransen Smartare transport <sup>1</sup>                         |                   | 15 400       |
| 1330 | 76   | Reiseplanleggar og elektronisk billettering <sup>1</sup>             |                   | 34 100       |
| 1352 | 21   | Spesielle driftsutgifter – planar og utgreingar                      | 0                 | 208 200      |
| 1352 | 70   | Kjøp av persontransport med tog                                      | 194 461           | 3 745 100    |
| 1352 | 71   | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald                 | 25 223            | 8 873 500    |
| 1352 | 72   | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringar         | 0                 | 2 153 000    |
| 1352 | 73   | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar                        | 0                 | 9 988 700    |
| 1360 | 21   | Spesielle driftsutgifter   | 26 481            | 44 000       |
| 1360 | 60   | Tilskot til fiskerihamneanlegg                                       | 68 504            | 42 000       |
| 1360 | 72   | Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø                       | 75 136            | 77 400       |
| 1380 | 70   | Tilskot til teletryggleik og -beredskap                              | 41 927            | 183 000      |
| 1380 | 71   | Tilskot til breibandutbygging  | 0                 | 99 750       |

<sup>1</sup> Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2018

### 4.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2018

Oversiktane under viser endringane i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2018 for utgifter og inntekter.

Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

| Kap. | Post | Prop. S | Innst. S | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Endring | Revidert<br>budsjett |
|------|------|---------|----------|-----------------------------|---------|----------------------|
| 1300 | 01   | 85      | 400      | 189 999                     | 2 036   | 192 035              |
| 1300 | 74   | 85      | 400      | 93 500                      | 10 000  | 103 500              |
| 1301 | 21   | 85      | 400      | 15 968                      | -2 000  | 13 968               |
| 1301 | 50   | 85      | 400      | 167 014                     | -2 000  | 165 014              |
| 1320 | 23   | 85      | 400      | 11 759 844                  | 28 500  | 11 788 344           |
| 1320 | 61   | 85      | 400      | 181 700                     | 90 800  | 272 500              |
| 1352 | 01   | 85      | 400      | 457 458                     | 1 500   | 458 958              |
| 1357 | 71   | 85      | 400      | 0                           | 200 000 | 200 000              |
| 1370 | 70   | 85      | 400      | 261 700                     | 342 000 | 603 700              |

Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

| Kap. | Post | Prop. S | Innst. S | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Endring | Revidert<br>budsjett |
|------|------|---------|----------|-----------------------------|---------|----------------------|
| 4300 | 96   | 85      | 400      | 0                           | 300     | 300                  |
| 4322 | 90   | 85      | 400      | 75 000                      | 15 000  | 90 000               |
| 5611 | 85   | 85      | 400      | 150 000                     | 165 000 | 315 000              |
| 5622 | 85   | 85      | 400      | 232 000                     | 17 700  | 249 700              |
| 5624 | 80   | 85      | 400      | 4 000                       | -1 000  | 3 000                |



*Del II*  
*Nærmere omtale av bevilgningsforslagene*



## 5 Nærmere om budsjettforslaget

### Programområde 21 Innenlands transport

#### Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse                 | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|----------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 1300 | Samferdselsdepartementet   | 386 267          | 402 899                     | 314 011         | -22,1               |
| 1301 | Forskning og utvikling mv. | 159 123          | 182 982                     | 195 000         | 6,6                 |
|      | Sum kategori 21.10         | 545 390          | 585 881                     | 509 011         | -13,1               |

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse                                    | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 4300 | Samferdselsdepartementet                      | 3 034            | 2 595                       | 2 700           | 4,0                 |
| 5577 | Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet | 985 044          | 977 408                     | 1 041 400       | 6,5                 |
|      | Sum kategori 21.10                            | 988 078          | 980 003                     | 1 044 100       | 6,5                 |

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 509 mill. kr i utgifter og 1 044,1 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 194,8 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 42 mill. kr til kontingenter mv. til

internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 64 mill. kr. Videre foreslås 3 mill. kr til samferdselsberedskap, 7,1 mill. kr til Norsk Teknisk Museum og 3,1 mill. kr til tilbakebetaling for NELS-samarbeidet.

Ansvaret for å forvalte statens tilskudd til Redningsselskapet overføres 1. januar 2019 fra Samferdselsdepartementet til Justis- og beredskapsdepartementet.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 195 mill. kr. Bevilgningen til forskning, som er på 179 mill. kr, vil gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon, samt 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 forsknings-

innsats er FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016–2022.

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

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

**Kap. 1300 Samferdselsdepartementet**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|--|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter   | 189 883          | 189 999                     | 194 811         |
| 21   | Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren | 11 113           |                             |                 |
| 30   | Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen                                   | 4 556            |                             |                 |
| 70   | Tilskudd til internasjonale organisasjoner                                 | 21 830           | 45 200                      | 42 000          |
| 71   | Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.                                   | 62 400           | 64 000                      | 64 000          |
| 72   | Tilskudd til samferdselsberedskap  | 2 985            | 3 100                       | 3 000           |
| 74   | Tilskudd til Redningsselskapet   | 93 500           | 93 500                      |                 |
| 75   | Tilskudd til Norsk Teknisk Museum  |                  | 7 100                       | 7 100           |
| 76   | Tilbakebetaling NELS-samarbeidet   |                  |                             | 3 100           |
|      | Sum kap. 1300  | 386 267          | 402 899                     | 314 011         |

Ved behandlingen av Prop. 85 S (2017–2018) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2018* og Innst. 400 S (2017–2018) ble kap. 1300, postene 01 og 74 økt med hhv. 2 og 10 mill. kr.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 194,8 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

Det er foretatt noen rammeoverføringer til/fra Samferdselsdepartementets budsjett, bl.a. er det rammeoverført 4,4 mill. kr til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, kap. 510, post 21, for å finansiere IKT-tjenester som departementene hittil har betalt over eget budsjett. Videre er driftsbudsjettet økt med 5 mill. kr for å styrke departementets arbeidskapasitet og

kompetanse på strategisk viktige områder, bl.a. vei og jernbane.

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.

Regjeringen vil videreutvikle infrastruktur og transportløsninger basert på ny og moderne teknologi. Det er satt ned et ekspertutvalg for å kartlegge å analysere implikasjonene av ny teknologi

for fremtidens transportinfrastruktur. Dette arbeidet vil pågå i 2018 og 2019, og utgiftene dekkes av departementets budsjett.

### Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 42 mill. kr.

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:

- Den internasjonale teleunion (ITU)
- Verdenspostforeningen (UPU)
- Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT)
- Det europeiske jernbanebyrå (ERA)
- Luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO
- Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA)
- Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF)
- Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP)
- Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA)
- Det internasjonale transportforum (ITF)
- EU-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).

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

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

### Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 64 mill. kr. Det er en nominell videreføring av tilskuddene for 2018.

Bevilgningen for 2019 foreslås fordelt med 50 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, og egne inntekter.

Tilskuddet til Trygg Trafikk i 2017 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 2019 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 2019 vil utgjøre om lag 54 pst. av Trygg Trafikks inntekter.

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

Regjeringen ønsker at flere sykler. For å få flere til å velge sykkel som transportmiddel, må dette oppleves som trygt. Økt sikkerhet og opplevd trygghet gir grunnlag for at flere velger sykkel som transportmiddel. Ikke minst gjelder dette i bytrafikk. Spesielt viktig er det å legge til rette for trygge skoleveier, slik at flere barn og unge kan sykle til skolen. I arbeidet med å bedre tra-

fikksikkerheten for syklister spiller Syklistenes landsforening en viktig rolle som en uavhengig organisasjon med kompetanse som kan gi faglige innspill til myndighetene. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen temaer som trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

Mye av Syklistenes Landsforenings arbeid var i 2017 knyttet til å gi innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. Foreningen gjennomførte også flere kampanjer rettet mot ulike målgrupper, som «Synlig syklist» med utdeling av sykkelykter, og «Sykkelens dag». Som senter for informasjon og rådgivning har Syklistenes Landsforening bl.a. tatt opp trafikksikkerhetsaspekter i prosjektene «Sykkelvennlig skole», sertifiseringsordningen «Sykkelvennlig arbeidsplass» og «Opp på sykkelen». I 2018 arrangerte Syklistenes Landsforening, sammen med Miljøagentene, for første gang kampanjen «Beintøft» rettet mot barneskoleelever.

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

Tilskuddet til ITS Norge i 2017 bidro til at foreningen kunne være en pådriver for utvikling av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskaps-spredning om spørsmål knyttet til ITS.

ITS Norge vil i 2019 drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Norsk elbilforening representerer Norges stadig økende antall elbilbiler. Foreningen har som mål å fremme energieffektive, ladbare kjøretøyer som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen jobber for reduserte utslipp fra veitrafikken, enklere hverdag for elbilistene, langsiktige elbilfordeler og flere ladestasjoner. På internasjonalt nivå bidrar foreningen med å spre kunnskap om elbilpolitikk og hvordan en slik politikk kan fremme elbiler i bilmarkedet.

Tilskuddet i 2017 bidro bl.a. til foreningens arbeid som kunnskapsformidler.

Norsk hydrogenforum er en non-profit organisasjon som skal fremme de miljømessige fordelene ved å anvende 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, arrangere seminarer og workshops, utgi nyhetsbrev og ved å oppmuntre og stimulere til forskning og innovasjon på hydrogenteknologi.

Tilskuddet over statsbudsjettet i 2017 og 2018 har satt organisasjonen i stand til å øke bemanningen i staben fra ett til to årsverk.

Tilskuddet til Norsk elbilforening og til Norsk hydrogenforum vil i 2019 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 2017 ble tilskuddet benyttet til å revidere kapitler og oppgradere webversjonen, mens det i 2019 skal benyttes til å revidere ytterligere deler av 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 2017 ble det tildelt tilskudd på til sammen 8 mill. kr til 23 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. Kåringen skjer på bakgrunn av innsendte forslag. Prisen ble i 2017 tildelt Kvinesdal kommune, mens Fredrikstad kommune fikk den i 2018.

## Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3 mill. kr.

Formålet med tilskuddet er å finansiere ulike aktørers utgifter til arbeid og oppgaver som er viktige for samferdselsberedskap, men som ikke finansieres direkte over statsbudsjettet. I 2019 skal bevilgningen dekke utgifter Avinor AS har til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser. Bevilgningen dekker også Avi-

nors utgifter til kjøp av varslingsjeneste for vulkansk aske.

#### Post 74 Tilskudd til Redningsselskapet

Ansvar for statens tilskudd til Redningsselskapet overføres 1. januar 2019 fra Samferdselsdepartementet til Justis- og beredskapsdepartementet, og bevilgningen på 106,2 mill. kr er overført til kap. 455 Redningstjenesten, post 73.

Tilskuddet for 2017 bidro til å opprettholde Redningsselskapets innsats innen den aksjonsrettede redningstjenesten og det ulykkesforebyggende arbeidet, og dekket en del av selskapets driftsutgifter med søk- og redningsberedskap.

#### Post 75 Tilskudd til Norsk Teknisk Museum

Det foreslås å bevilge 7,1 mill. kr til Norsk Teknisk Museum.

Telenor har avviklet sin støtte til Telemuseet. For å sikre bevaring av Telemuseets museale samlinger og kulturminner som dokumenterer norsk telehistorie fra 1855 og frem til i dag, og kompetansen Telemuseet har bygd opp om samlingene, er Norsk Teknisk Museum og Telemuseet slått sammen. Bevilgningen vil bidra til ta vare på samlingene og kompetansen på teleområdet.

#### Post 76 Tilbakebetaling NELS-samarbeidet

Det foreslås å bevilge 3,1 mill. kr til tilbakebetaling av midler til avslutning av NELS som var et nordvesteuropeisk samarbeid om drift av det nå nedlagte navigasjonssystemet Loran C.

Avtale om utbygging og drift av dette samarbeidet (NELS) ble inngått i august 1992 mellom Danmark, Tyskland, Nederland, Irland, Frankrike og Norge. NELS-samarbeidet er avsluttet. Regnskapene må derfor avsluttes og gjenstående midler tilbakeføres til medlemslandene.

### Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                         | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Refusjon fra Utenriksdepartementet | 3 034            | 2 595                       | 2 700           |
|      | Sum kap. 4300                      | 3 034            | 2 595                       | 2 700           |

#### 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 2019 på 2,7 mill. kr

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

### Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                                      | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 74   | Sektoravgifter Kystverket                       | 793 122          | 767 600                     | 798 000         |
| 75   | Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | 191 922          | 209 808                     | 243 400         |
|      | Sum kap. 5577                                   | 985 044          | 977 408                     | 1 041 400       |

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

### Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Sektoravgiftene under Kystverket er anslått til 798 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.

### Post 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Sektoravgiftene under Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er anslått til 243,4 mill. kr. Det er en økning på 33,6 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2018. Økningen gjelder i hovedsak satsinger på forenklet fiberutbygging og styrking av IKT-sikkerhet og beredskap.

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

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

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet administrerer og tildeler 5-sifrede nummer direkte til organisasjoner og virksomheter. Inntektene føres på kap. 5583 Særskilte avgifter i bruk av frekvenser, post 70 Avgift på frekvenser mv. Sektoravgifter for å dekke kostnadene med å administrere ordningen inntektsføres på kap. 5577, post 75.

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

## Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse   | Regnskap 2017 | Saldert budsjett 2018 | Forslag 2019 |
|------|--|---------------|-----------------------|--------------|
| 21   | Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 16 343        | 15 968                | 16 000       |
| 50   | Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>         | 142 780       | 167 014               | 179 000      |
|      | Sum kap. 1301                                      | 159 123       | 182 982               | 195 000      |

Ved behandlingen av Prop. 85 S (2017–2018) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2018* og Innst. 400 S (2017–2018) ble kap. 1301, postene 21 og 50 begge redusert med 2 mill. kr.

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

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

Utredningsprosjektene er avgjørende som kunnskapsgrunnlag for politikktutforming for departementet. Resultatene fra flere av utred-

ningsprosjektene publiseres, bl.a. på departementets nettsider.

Bevilgningen gikk i 2017 til flere utredningsprosjekter.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomføres nå som en kontinuerlig datainnsamling i stedet for hvert fjerde år. Den er den største undersøkelsen om befolkningens reisevaner, og data fra denne benyttes i transportmodeller, esti-



mering og til forskning. Beregninger med bakgrunn i statistikk fra reisevaneundersøkelsen benyttes også i arbeidet med Nasjonal transportplan. Omleggingen til kontinuerlig reisevaneundersøkelse gir bedre tidsseriedata og mer effektiv og billigere gjennomføring. Datainnsamlingen foretas av Epinion. Den tok til i 2017 og løper gjennom hele 2018. De første dataene vil publiseres i 2019. Dataene vil også bli benyttet i beregninger knyttet til byvekstavtalene. Transportøkonomisk institutt har ansvaret for å kvalitetssikre datamaterialet og utarbeider samlerapport og presentasjoner av statistikken.

I 2017 gjennomførte Samferdselsdepartementet et prosjekt for å utarbeide et rammeverk for hvordan samfunnssikkerhetsvirkninger bedre kan synliggjøres i større samferdselsprosjekter. Prosjektet, «Samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomisk metode» (SAMSØM), har utviklet en metode som aktørene i samferdselssektoren kan benytte for å sikre at virkninger for samfunnssikkerhet identifiseres og synliggjøres, og dermed kan inngå som en del av beslutningsgrunnlaget i prioritering av større samferdselsprosjekter.

Statistisk sentralbyrå utarbeider kvartalsvis og årlig statistikk om kollektivtransport på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Formålet er å få løpende, oppdaterte strategiske nøkkeltall om kollektivtransporten. I arbeidet med transportplanlegging benyttes statistikken av offentlige myndigheter og forskningsinstitusjoner, og av transportbedrifter. Materialet inngår også i Statistisk sentralbyrås beregninger av innenlandske transportytelser, og det gir et godt grunnlag bl.a. for analyse av konkurranseflater.

Samferdselsdepartementet delfinansierer i 2018 og 2019 prosjektet «Rusmiddel- og legemiddelbruk som risikofaktorer ved alvorlige ulykker (Rus og Traume)». Dette er et delprosjekt i en stor nasjonal studie der Universitetet i Oslo har ansvaret for å koordinere forskningen og lede prosjektet. I en 12 måneders studieperiode skal blodprøver fra ca. 8 000 pasienter som skades i alvorlige ulykker, analyseres. Blodprøvene vil bli analysert for alkohol, narkotika, psykoaktive (trafikkfarlige) legemidler, og markører for stort alkoholkonsum. En pilotstudie er gjennomført i perioden april-september 2018, og hovedprosjektet gjennomføres fra oktober 2018 til september 2019.

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 2019 bidra med midler.

## Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 179 mill. kr som er en økning på om lag 12 mill. kr fra saldert budsjett 2018. Av dette gjelder 10 mill. kr økt satsing på den nye ordningen Pilot-T.

For å utnytte potensialet for ny næringsutvikling og mer samlet innsats innenfor transportforskningsfeltet, har departementet initiert en Transport 21-strategiprosess. Behovet for en slik prosess er nært knyttet til at man med Pilot-T har en satsing på næringsrettet transportforskning og pilotering. Prosessen vil sikre at man utløser det potensialet som Pilot-T har for å styrke næringslivets bidrag til å løse sektorens utfordringer, og oppdatere det generelle kunnskapsgrunnlaget for transportforskningen. Pilot-T og transport 21-prosessen medfører økte virksomhetskostnader i Norges Forskningsråd. Samferdselsdepartementet har derfor rammeoverført 2 mill. kr til Kunnskapsdepartementets budsjett, kap. 285, post 55, for å dekke disse kostnadene. Tilsvarende ble gjort i 2018, jf. Prop. 85 S (2017–2018) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2018*.

Bevilgningen for 2019 fordeles med 82,2 mill. kr til transportforskning, 58,1 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 38,7 mill. kr til Pilot-T.

Samferdselsdepartementets bevilgning bidrar til å støtte opp under flere av de prioriterte områdene i Meld. St. 7 (2014–2015) *Langtidsplanen for forskning og høyere utdanning 2015–2024*, særlig klima, miljø og miljøvennlig energi, muliggjørende teknologier og hav. Videre bidrar bevilgningen til å sikre at vi utnytter mulighetene som forskning, utvikling og innovasjon gir, til å nå de overordnede målene for ekom- og transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge* og Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Samtidig med forslag til statsbudsjettet for 2019, har regjeringen lagt frem Meld. St. 4 (2018–2019) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2019–2028*. Planen er en revisjon av Meld. St. 7 (2014–2015) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015–2024*. Langtidsplanen har tiårige mål og prioriteringer og gir uttrykk for hva regjeringen mener er særlig viktig å prioritere den kommende fireårsperioden. For perioden 2019–2022 lanserer regjeringen tre nye opptrappingsplaner:

- 800 mill. kr til et teknologiløft
- 450 mill. kr til FoU for fornying og omstilling i næringslivet
- 250 mill. kr til kvalitet i høyere utdanning.

For nærmere omtale, se del III, kap. 5, i Prop. 1 S (2018–2019) for Kunnskapsdepartementet.

Samferdselsdepartementet har gitt Forskningsrådet i oppdrag å sette i gang en strategiprosess, Transport 21, med fokus på forsknings, utviklings- og innovasjonsbehov i samferdselssektoren. Dette arbeidet vil starte opp i 2019.

Regjeringen har besluttet fem overordnede mål for virksomheten til Norges Forskningsråd:

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

Målene er felles for alle departementene. Kunnskapsdepartementet har utarbeidet et styringssystem for departementenes styring av Forskningsrådet i samarbeid med de andre departementene og Forskningsrådet. Samferdselsdepartementet styrer midlene til Forskningsrådet i tråd med dette. Samlet resultat av virksomheten til Norges Forskningsråd i 2017 er omtalt i Prop. 1 S (2018–2019) for Kunnskapsdepartementet. Fra 2018 er alle bevilgninger til drift av Forskningsrådet samlet på en post på Kunnskapsdepartementets budsjett.

#### *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 transportsektoren. Pilot T forvaltes av Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge. Regjeringen øker bevilgningen til Pilot-T med 10 mill. kr sammenlignet med 2018.

Norges Forskningsråds første utlysning i 2018 gjaldt særlig innovasjonsprosjekter i næringslivet. Utlysningen genererte betydelig interesse.

Midler til Pilot-T som Innovasjon Norge forvalter, har i 2018 resultert i tre innovasjonspartner-skap, hvor offentlige virksomheter innenfor samferdselssektoren har gått sammen med næringslivet for å utvikle nye løsninger.

#### *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 vil man finne transportforskning innenfor Forskningsrådet 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. Prosjektporteføljen har særlig økt innenfor IKT innen transport, f.eks. for C-ITS, optimalisering av trafikkstyring, smarte transportløsninger og -tjenester.

Målet med ENERGIX er å støtte en langsiktig og bærekraftig utvikling av energisystemet og bidra til at man 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.

#### *Forskning på elektronisk kommunikasjon*

Innbyggere, næringsliv, forvaltning og samfunnskritiske funksjoner blir stadig mer avhengige av effektive, sikre og pålitelige ekom-tjenester for å utføre sine oppgaver. Samtidig er ekomarkedet i stadig endring. For å kunne drive god politikkutvikling for sektoren, legge til rette for trygge og robuste nett og tjenester, videre vekst i markedet og for å ivareta nasjonale interesser, er forskning viktig.

Bevilgningen til ekomforskning skal bidra til forskning på sikkerhetsmessige, teknologiske, næringsmessige, og samfunnsmessige problemstillinger innen elektronisk kommunikasjon. I 2018 ble den i hovedsak fordelt mellom Norges Forskningsråds IKTPLUS (IKT og digital innovasjon) og Forskningsrådets finansiering av Simula Research Laboratory. Også i 2019 vil Samferdsels-

departementet fordele midlene til ekomforskning mellom Forskningsrådets utlysninger og Simula.

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

I 2018 har IKTPLUS lyst ut 200 mill. kr til forskning som skal redusere digitale sårbarheter. I tillegg blir det lyst ut 270 mill. kr til Data og tjenester overalt høsten 2018.

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

Samferdselsdepartementet har årlige dialogmøter med Robuste nett senter og Simula@UiB.

## Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap.               | Betegnelse                            | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|--------------------|---------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 1310               | Flytransport                          | 702 308          | 729 100                     | 717 400         | -1,6                |
| 1311               | Tilskudd til regionale flyplasser     | 37 498           | 38 500                      | 31 000          | -19,5               |
| 1313               | Luftfartstilsynet                     | 221 405          | 221 860                     | 229 900         | 3,6                 |
| 1314               | Statens havarikommisjon for transport | 76 401           | 74 156                      | 76 700          | 3,4                 |
| Sum kategori 21.20 |                                       | 1 037 612        | 1 063 616                   | 1 055 000       | -0,8                |

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap.               | Betegnelse                  | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|--------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 4312               | Avinor AS                   | 444 370          | 444 400                     | 444 400         | 0,0                 |
| 4313               | Luftfartstilsynet           | 137 738          | 138 126                     | 141 100         | 2,2                 |
| 5619               | Renter av lån til Avinor AS | 50 583           | 39 400                      | 30 300          | -23,1               |
| 5622               | Aksjer i Avinor AS          | 550 000          | 232 000                     | 512 500         | 120,9               |
| Sum kategori 21.20 |                             | 1 182 691        | 853 926                     | 1 128 300       | 32,1                |

Luftfarten er en sentral del av det norske transportnett. Regjeringen mener luftfart er spesielt viktig for store deler av distriktene og for verdiskapning i hele landet. Regjeringen vil føre en luftfartspolitik som bidrar til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring. Luftfarten krysser landegrensene, og innenriks luftfart er en del av EUs kvotesystem. Regjeringen vil derfor ta en aktiv pådriverrolle for forpliktende internasjonalt samarbeid om å redusere luftfartens miljøbelastning. Den vil også legge til rette for bruk av biodrivstoff og miljøbesparende teknologi i fly. Regjeringen vil legge til rette for gode og rettferdige 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 at det legges til rette for å utvikle regionale flyplasser for å styrke sjømateksporten.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfart omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor AS, kjøp av flytransporttjenester samt tilskudd til ikke-statlige flyplasser.

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

Statens havarikommisjon for transport er et faglig uavhengig forvaltningsorgan. I tillegg til å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart, undersøker kommisjonen ulykker og hendelser innen veitrafikk, sjøfart og jernbane, herunder sporveier og T-bane. Undersøkelsene har til formål å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innenfor transportsektoren.

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) *Verksemnda i Avinor*, jf. Innst 430 S (2016–2017).

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er 1 055 mill. kr. Det foreslås å bevilge 717,4 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordningen med driftstilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 31 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 229,9 mill. kr, hvorav 141,1 mill. kr finansieres gjennom gebyrinntekter.

Det foreslås bevilget 76,7 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport.

For Avinor AS foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 512,5 mill. kr. Avdrag på statslånet til Avinor AS er på 444,4 mill. kr.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

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

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 Samferdselsdeparte-

mentet flyrutetjenester, hovedsakelig i Nord-Norge og på Vestlandet, etter konkurranse.

Mellom Norge og utlandet blir flyrutetilbudet 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. Samferdselsdepartementet har satt i gang et utvalgsarbeid som bl.a. vil drøfte muligheter og utfordringer ved økt globalisering.

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

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart, herunder å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende personell. Etaten utfører samtidig en rekke direktoratsoppgaver. Videre skal Luftfartstilsynet 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 også 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 innen fortolkning og etterlevelse av regelverket. Med et høyere tempo i endringene og introduksjon av uforutsette løsninger hos operatørene blir det behov for flere og mer omfattende analyser og risikovurderinger. Dette setter både myndigheter og aktørene i markedet på nye prøver. Det er derfor viktig med et godt samar-

beid mellom Luftfartstilsynet og aktørene i norsk luftfart.

For å kunne løse stadig nye og mer omfattende oppdrag arbeider Luftfartstilsynet med å få på plass en mer risiko- og ytelsesbasert tilnærming til sine oppgaver.

Med virkning fra 1. januar 2017 etablerte Luftfartstilsynet en ny organisasjonsmodell. Effektivisering og mer digitalisering gir Luftfartstilsynets brukere bedre tjenester. Bl.a. kan droneoperatører og privatflygere ta teorieksamen hos Statens vegvesen. Videre kan kommersielle piloters ferdighetstest leveres inn digitalt, og bakgrunnsjekk av personell som skal jobbe i luftfarten, er digitalisert. Målet for Luftfartstilsynets satsing på digitalisering er å effektivisere gjennom automatiserte og selvbetjente løsninger.

Gjennom sine undersøkelser bidrar Statens havarikommisjon for transport til økt kunnskap om ulykker og alvorlige hendelser i transportsektoren. Kunnskapen brukes til å forebygge nye ulykker og bidrar dermed til økt sikkerhet. Undersøkelserapporter skal foreligge senest tolv måneder etter ulykken eller hendelsen. Hvis undersøkelsene tar lenger tid, skal det som et minimum utarbeides en foreløpig rapport innen denne fristen.

Det meste av infrastrukturen for luftfart er eid av staten gjennom eierskapet i Avinor AS som forvaltes av Samferdselsdepartementet. Selskapet har ansvaret for 44 flyplasser for den sivile luftfarten 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) *Verksemnda i Avinor* og Innst. 430 S (2016–2017).

Avinors prognoser for selskapets lufthavner viser en passasjervekst på nærmere 4 pst. i 2018 og 2019. Den sterkeste veksten forventes i utlandstrafikken med 4,5 pst. i 2018 og 5,4 pst. i 2019. Oppgang i oljeprisen og investeringer i oljesektoren stimulerer både innenriks- og offshoretrafikken. Innenlands forventes en årlig vekst på om lag 3 pst. de neste to årene, mens det for offshoretrafikken forventes en vekst på 2,4 pst. i 2018 og 5,6 pst. i 2019.

Luftfarten påvirker miljøet først og fremst gjennom utslipp av klimagasser, men også ved

støy og lokal forurensning rundt flyplassene. Både nasjonalt og i internasjonale arbeidsgrupper arbeider Luftfartstilsynet med tiltak for å redusere støybelastningen fra luftfart.

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

Samferdselsdepartementet ba våren 2018 Avinor i samarbeid med Luftfartstilsynet å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i norsk kommersiell luftfart, og Avinor har allerede igangsatt et samarbeid med Norges Luftsportforbund (NLF) om deler av dette.

Fra 2012 har norsk luftfart vært inkludert i EUs kvotehandelsystem som omfatter alle flyginger 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 kvotehandelsystem skal tilpasses den nye globale markedsmekanismen under ICAO.

## Resultatrapport 2017

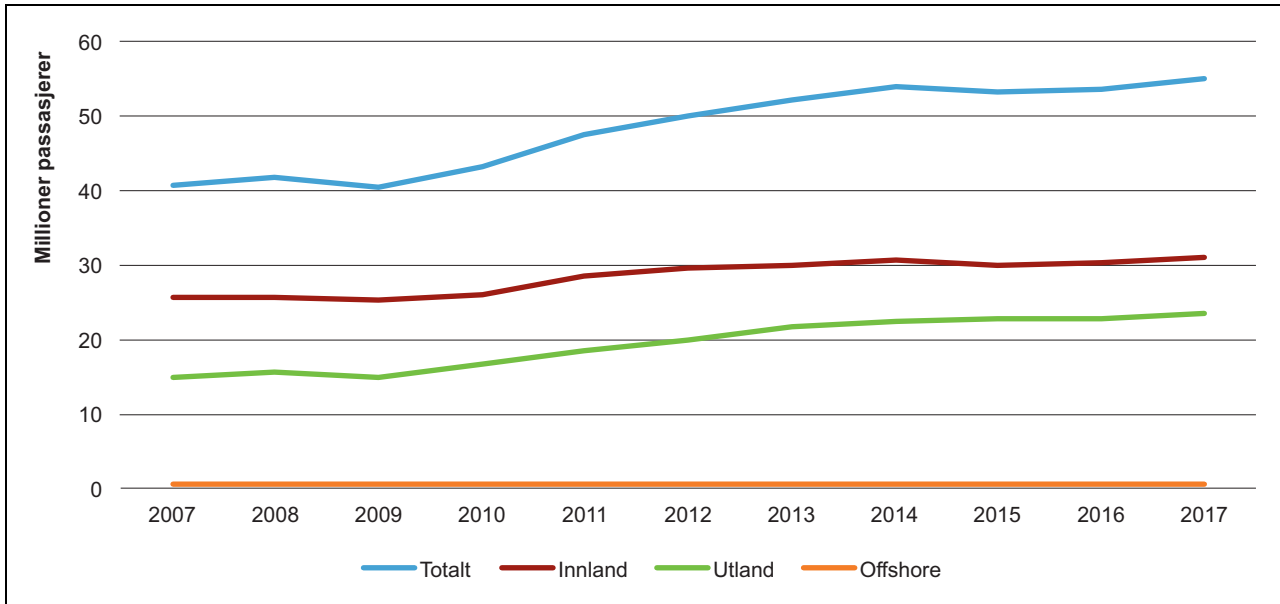
### Trafikkutvikling

Målt i antall passasjerer økte flytrafikken i Norge med 2,4 pst. fra 2016 til 2017. Totalt ble det registrert 54,9 millioner terminalpassasjerer på norske flyplasser, fordelt med 31,1 millioner innenriks, 23,3 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore oljeinstallasjoner på kontinentalsokkelen. Dette innebærer at innenlandstrafikken økte med 2,7 pst. og utlandstrafikken med 2,3 pst., mens offshoretrafikken falt med 7,0 pst.

I perioden 2007–2017 økte antallet flypassasjerer med 35 pst. Innenlandstrafikken var 22 pst. høyere i 2017 enn i 2007, og utlandstrafikken var 58 pst. høyere. Antallet passasjerer til og fra sokkelen var 15 pst. lavere i 2017 enn i 2007.

Antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske flyplasser gikk i 2017 ned med 2,1 pst. i forhold til 2016. Nedgangen var 2,1 pst. innenlands og 1,0 pst. utenlands. Antall offshore helikopterflyginger gikk ned med 7,1 pst. Nedgangen i oljesektoren førte til en betydelig reduksjon i flytrafikken i 2015 og 2016 for flyplasser med mye trafikk knyttet til denne sektoren, men denne nedgangen stoppet opp i 2017.

Totalt økte antall flybevegelser med 0,1 pst. fra 2007 til 2017. Innenlands var antallet flybevegelser 2,8 pst. lavere enn i 2007, mens de til og fra utlandet økte med 11,2 pst. Antallet flybevegelser til og fra sokkelen var 12,4 pst. lavere i 2017 enn i 2007.



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2007–2017

Kilde: Avinor AS

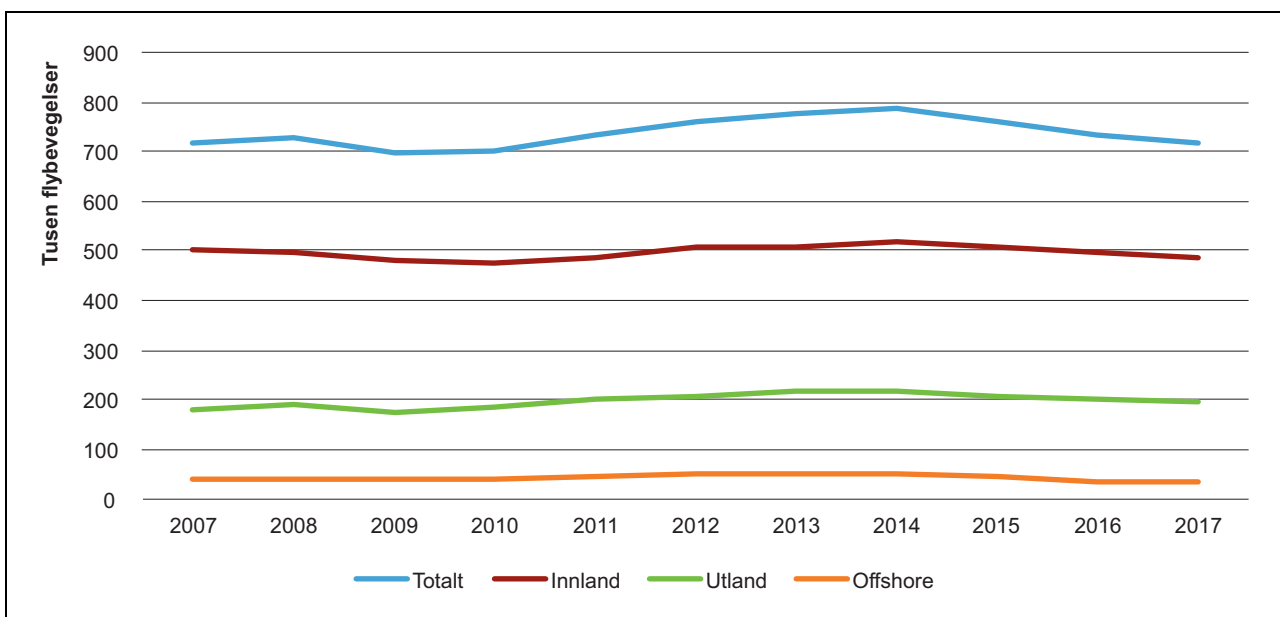
### Flyplasser

I 2017 åpnet nye terminalbygg på Oslo lufthavn, Gardermoen og Bergen lufthavn, Flesland. Det er avklart at Avinor skal planlegge en mulig tredje rullebane på Oslo lufthavn øst for eksisterende rullebaner. Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å arbeide videre med å planlegge flytting av Bodø lufthavn.

I 2015 ble det satt i gang en prøveordning på Oslo lufthavn med forenklet overgang (transfer)

for reisende som kommer fra utlandet og skal videre med innenriksfly. Våren 2018 ble det besluttet å foreta endringer i prøveordningen for å forbedre passasjeropplevelsen og forenkle bagasjebehandlingen for flyselskapene. Regjeringen vil ta stilling til en eventuell permanent ordning når det foreligger tilstrekkelige erfaringsdata fra endringene i prøveordningen.

I Prop. 31 S (2016–2017) *Endringer i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 129 S (2016–2017), ble det orientert om at



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2007–2017

Kilde: Avinor AS

regjeringen i 2017 ville sette i gang et arbeid for å innføre en tjenestekonsesjonsmodell ved Haugesund lufthavn. Avinor har i 2018 inngått en langsiktig avtale med det lokale selskapet Luft-havndrift AS for drift av Haugesund lufthavn. Avtalen innebærer at Avinor fortsatt vil eie flyplassen, men at det lokale selskapet vil ivareta daglig drift og utvikle flytilbudet på flyplassen.

### *Flysikring*

Avinor har startet prosessen med å konkurranseutsette flysikringstjenester. I første omgang gjelder dette flysikringstjenester på Kristiansand lufthavn, Kjevik og Ålesund lufthavn, Vigra.

På flyplasser som får fjernstyrte tårn, vil Avinor i første omgang høste erfaringer med den nye teknologien før en eventuell konkurranseutsetting. Det er igangsatt bygging av et senter i Bodø for fjernstyring av tårn.

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

Norge utgjør sammen med Estland, Finland og Latvia den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB). Luftromsblokken ble etablert i 2012–2013 i tråd med EU-regelverk på området. Hensikten er å bidra til en optimalisering- og kostnadseffektivisering på flysikringsområdet ved å samarbeide på tvers av landegrensene. Flysikringstjenesteyterne har de siste årene jobbet med å forbedre organiseringen av luftrommet, bl.a. ved å legge til rette for såkalt fri ruteføring (Free Route Airspace). Dette øker fleksibiliteten for flyselskapene ved planlegging og gjennomføring av flyginger frikoblet fra tvungne navigasjonspunkter eller fast rutestruktur. I juni 2016 ble et luftrom for fri ruteføring etablert over Estland, Danmark, Finland, Latvia og Sverige, mens luftrommet over Norge ble fullt innlemmet fra mai 2017.

Flysikringstjenesteyterne i Nord-Europa har etablert et industrielt samarbeid (Borealis). I tillegg til tjenesteyterne fra Estland, Danmark, Finland, Latvia, Norge og Sverige, omfatter det også tjenesteyterne i Irland, Island og Storbritannia. Geografisk utvidelse av fri ruteføring til Irland, Island og Storbritannia er et mål innenfor Borealis frem mot 2021–2022.

Gjennom EØS-regelverk om ytelsesstyring er Avinor Flysikring AS og de andre flysikringstjenesteyterne i NEFAB forpliktet til en årlig enhets-kostnadsreduksjon. Flysikringstjenesteyterne

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

### *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 lufthavner. Kartleggingen var ferdig i 2018, og selskapet har etablert en tiltaksplan 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. Arbeidet med universell utforming omfatter bl.a. bedre ombordstigningsløsninger og bedre metoder for informasjonsformidling til de reisende. Avinor tilbyr også assistansetjenester. Veksten i assistanseoppdrag har vært langt høyere enn passasjerveksten generelt. Andelen er nå nesten dobbelt så høy som da Avinor overtok assistanseordningen fra flyselskapene i 2008.

### *Sikkerhet*

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart og fulgte i 2017 opp flysikkerhetsarbeidet på sine ansvarsområder. I all hovedsak ble tilsynsaktiviteten gjennomført som planlagt.

Luftfartstilsynet vurderer at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er akseptabelt. Vurderingen er basert på statistikk, rapportering av hendelser og ulykker, tilsynsvirksomhet og øvrige analyser. Det er utfordringer, bl.a. ved konkurransesituasjonen, en økende kompleksitet i selskapsstrukturer, den sikkerhetspolitiske situasjonen, innenlands helikoptervirksomhet, småflyvirksomhet og innføring av ny teknologi (f.eks. droner og fjernstyrte tårn). Luftfartstilsynet har gjennomført et større omstillingsarbeid for bedre å kunne møte endringene i luftfarten, bli bedre i stand til å ivareta eksterne interessenter og for å bli mer effektive. Dette innebærer bl.a. økt innsats innenfor det systematiske flysikkerhetsarbeidet, samfunnssikkerhet og beredskap og digitalisering.

Luftfartstilsynet opprettet i 2017 en egen enhet som skal arbeide mer langsiktig og strukturert med hvordan menneskelige faktorer og adferd kan påvirke sikkerheten i luftfart.



Luftfarten er godt sikret gjennom et felleseuropeisk rettslig forankret securityregime, men er fortsatt et potensielt mål for terrorhandlinger. Sammen med trusselbildet nasjonalt og internasjonalt førte dette til at innsatsen i 2017 ble rettet mot å sikre at de etablerte sikkerhetstiltakene i luftfarten holder riktig nivå.

Norges Luftsportforbunds tilsynsenhet, Norsk Luftsporttilsyn, ble 1. januar 2016 utpekt som luftfartsmyndighet på deler av seilfly- og ballongområdet og skal utstede sertifikater til utøvere av seilfly- og ballongaktivitet, samt utføre adgangskontroll og drive tilsyn med relevante utdanningsinstitusjoner. Norsk Luftsporttilsyn inn gikk i september 2017 en formell samarbeidsavtale med Luftfartstilsynet som regulerer både faglige og administrative forhold.

### Miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrås siste offisielle tall tilsvarte klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart ca. 2,25 pst. av samlede innenriks utslipp i 2016 (ca. 1,2 av totalt 53,3 mill. tonn). Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. fra salg av drivstoff på norske flyplasser til fly med første destinasjon i utlandet, er beregnet av Avinor til å ha vært 1,49 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2016. Utslippene fra norsk luftfart har gått ned de siste to årene (2015–2016), både innenriks og utenriks. Dette skyldes i hovedsak flåtefornying til mer drivstoffeffektive fly.

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, og 73 stater, bl.a. Norge og 43 andre europeiske land, har så langt meldt at de vil delta frivillig.

Kjøp av utslippsreduksjoner skal komme i tillegg til andre miljøtiltak som mer effektive flymotorer, nye fly, teknologiutvikling, mindre omveier på flyrutene, grønne landinger og utvikling av alternativt bærekraftig biodrivstoff. Luftfartsmyndighetene har i nært samarbeid med miljømyndighetene hatt en aktiv rolle i det internasjonale miljøarbeidet i ICAOs miljøkomite 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 til luftfart og miljøbesparende teknologi i fly. Fra januar 2016 er drivstoffet som tilbys flyselskapene på Oslo lufthavn, innblandet med biojetdrivstoff. Prosjektet ble i 2017 utvidet til også å omfatte Bergen lufthavn.

### 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 2017 arbeidet med klimatilpassning, IKT-sikkerhet og sikring av kritiske objekter. Klimaendringene påvirker luftfarten og medfører en rekke utfordringer for både lufthavner og flytrafikken. Avinor arbeider med risiko- og sårbarhetsanalyser knyttet til klimaendringer og har gjennomført en rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten i kritisk infrastruktur innen luftfarten.

Luftfartstilsynet har utarbeidet en plan der målet er å forebygge uønskede hendelser og begrense eventuelle konsekvenser av slike hendelser innenfor luftfart. I tillegg utarbeidet Luftfartstilsynet i 2017 en risikovurdering på området IKT-sikkerhet og opprettet Forum for IKT-sikkerhet i sivil luftfart. Forumet skal bidra til å gjøre elektroniske informasjonssystemer innen luftfarten i Norge mindre sårbare overfor anslag.

For å styrke evnen til å beskytte viktige IKT-systemer og sensitiv informasjon er Avinor tilknyttet NorCERTs nasjonale varslingssystem for digital infrastruktur (VDI). For nærmere omtale av arbeidet med samfunnssikkerhet vises det til kapittel 7.1 Samfunnstryggleik.

### Statens havarikommisjon for transport

I 2017 offentliggjorde Statens havarikommisjon for transport 39 rapporter. I tillegg til sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene, ble det avgitt 31 sikkerhetstilrådninger. Rapportene og sikkerhetstilråningene som er sendt til operatører, tilsyn og departementer for oppfølging, vil bidra til bedre sikkerhet på vei, jernbane, i luftfarten og sjøfarten.

Fra 2017 ble bl.a. undersøkelseskapasiteten på sjøfartsområdet økt. Havarikommisjonen har startet arbeidet med å kartlegge ulykker med fritidsbåt i Norge.

Flere store ulykker og flere komplekse, men mindre alvorlige ulykker har gitt havarikommisjonen stor arbeidsbelastning på noen områder.

### Mål og prioriteringer 2019

Lange avstander, spredt bosetning og en plassering i utkanten av Europa gjør at befolkning og næringsliv i Norge er avhengig av flytransport for å kunne reise raskt og effektivt, både mellom landsdelene og til og fra utlandet. Etterspørselen etter flyreiser følger normalt utviklingen i norsk økonomi. Regjeringen vil legge til rette for at luftfarten skal dekke Norges behov for lufttransport også fremover.

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 luftfart.

Statlig kjøp av innenlandske flyrutetjenester er et unntak fra hovedregelen om fri konkurranse, og sikrer flyruter som ikke er lønnsomme. Samferdselsdepartementet vil lyse ut ny konkurranse om drift av regional ruteflyging i Sør-Norge med oppstart fra 1. april 2020.

Fagernes lufthavn ble stengt 1. juli 2018 og vil bli lagt ned fra og med 1. januar 2019, jf. omtale i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* og Innst. 380 S (2017–2018). Se også omtalen under anmodningsvedtak nr. 964 (2017–2018) i del I.

Regjeringen har en positiv grunnholdning til ikke-statlige lufthavner som kan drives på forretningsmessig grunnlag og vil legge til rette for gode og rettferdige rammevilkår for disse lufthavnene.

For å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre nåværende og fremtidige oppgaver skal Luftfartstilsynet i 2019 fortsette med å effektiv-

isere virksomheten. Digitalisering vil være sentralt for effektiviseringen.

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.

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.

I tillegg til tilsyn, regelverksutvikling og sikkerhetsformidling skal Luftfartstilsynet identifisere risiko innenfor de ulike sektorene av luftfarten, og arbeide med å redusere risiko i samspill med operatørene. Et tiltak som bidrar til dette, er videreutviklingen av en helhetlig fysikkerhetsstyringsprosess (Safety Risk Management, SRM).

En sentral del i Norges fysikkerhetsprogram (State Safety Program) er å utarbeide en fysikkerhetsplan. Luftfartstilsynet arbeider med å etablere en digital fysikkerhetsplan som både skal ivareta særlig viktige utfordringer i norsk luftfart, identifisert gjennom SRM-prosessen, samt den europeiske fysikkerhetsplanen.

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

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

Myndighetenes samlede innsats for å redusere risiko for at ruspåvirkede besetningsmedlemmer flyr, vil i 2019 samkjøres og beskrives i nasjonalt program for rustesting. Luftfartstilsynet deltar i dette arbeidet.

Luftfartsmyndighetene vil i 2019 fortsette arbeidet med fatigue (tretthet, utmattelse) blant besetningsmedlemmer. Dette er et sikkerhetstema gjennom flysikkerhetsstyringsprosessen, og i 2018 er det satt i gang ulike tiltak rettet mot bransjen for å sikre et akseptabelt sikkerhetsnivå. I 2019 vil Luftfartstilsynet særlig følge med på at bransjen ivaretar sitt ansvar på området tilstrekkelig, og at den planlegger og gjennomfører sine operasjoner forsvarlig.

Dronesektoren vokser, og dette ventes å fortsette. Integrering av ubemannet og bemannet luftfart innebærer betydelige utfordringer for sektoren. Luftfartstilsynet har registrert 4 387 droneoperatører som flyr droner til nytte og næringsformål. For å møte utviklingen forventes det vedtatt nytt felleseuropeisk regelverk for operasjoner med droner fra 2019. Regelverket vil gi et nytt tilsynsområde som Luftfartstilsynet ikke dekker i dag og stiller nye krav til luftfartsmyndigheten både når det gjelder godkjenninger og tilsyn.

Regelverket legger opp til godkjenning og tilsynsaktivitet som anslagsvis vil omfatte 500 registrerte droneoperatører. Europakommisjonen har også understreket at første del av konseptet om U-Space (automatisert luftromskontroll fra 500 fot og nedover) skal være på plass innen 2019. For å sette Luftfartstilsynet i stand til å bygge opp tilstrekkelig kapasitet og kompetanse på droneområdet til å oppfylle de nye regelverkskravene, foreslår departementet å styrke budsjettet til Luftfartstilsynet med 4 mill. kr.

Økt tilsynsvirksomhet vil gi økte gebyrinntekter. Luftfartstilsynet er i ferd med å forbedre prosesser og tilbud til brukere gjennom satsning på digitaliseringstiltak. Tiltakene innebærer bl.a. å videreutvikle «min side» for enkeltpersoner og organisasjoner, slik at de blir i stand til å sende inn søknader digitalt. Digitaliseringen vil også bidra til at Luftfartstilsynet vil kunne inndrive gebyrinntekter fra droneoperatører i kategori RO1, operatører som utgjør den vesentligste delen av den kommersielle delen av drone-sektoren og som ikke er ilagt gebyrplikt i dag grunnet kostnadene knyttet til å drive inn gebyrene.

Tall fra bransjeorganisasjonen UAS Norway tilsier at det i tillegg finnes om lag 250 000 droner som brukes til rekreasjonsflygning i Norge. Brukerne av disse dronene er ikke registreringspliktige. Flesteparten av brukerne er nye innen luft-

farten og har lite kunnskap om sikkerhetsreglene i luftfartssystemet. Styrkingen av Luftfartstilsynet vil også sikre mulighet til å drive holdningsskapende og sikkerhetsfremmende arbeid i den raskt voksende drone-sektoren.

Statens havarikommisjon for transport skal levere 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. 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 mot nullvisjonen.

Stor arbeidsbelastning på luftfartsområdet over tid vil kunne gå ut over undersøkelseskapasiteten og gjør det i tillegg krevende for Statens havarikommisjon for transport å ivareta viktige internasjonale relasjoner. For å oppfylle målsettingene på luftfartsområdet foreslår departementet å styrke budsjettet til Statens havarikommisjon for transport med 0,9 mill. kr til en havariinspektørstilling i luftfartsavdelingen.

Samferdselsdepartementet vil i 2019 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 CO<sub>2</sub> avgift.

Luftfartens klimautfordringer må løses internasjonalt. Rundt 2 pst. av globale CO<sub>2</sub>-utslipp kommer fra luftfartssektoren, men utslippene er ventet å øke både absolutt og prosentvis på grunn av den sterke veksten i luftfarten. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Klima- og miljødepartementet bidra til arbeidet for å implementere i norsk rett den globale markedsmekanismen for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart, CORSIA. Mekanismen må være implementert innen starten av 2019. Det er Miljødirektoratet som skal håndheve markedsmekanismen overfor berørte norske flyselskaper. Samferdselsdepartementet vil følge med på arbeidet i EU med mulige endringer i EUs kvotehandelsystem som følge av den globale markedsmekanismen under ICAO.

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

Det er inngått en avtale mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet om å gjennomføre et prosjekt ved

Kartverket i perioden 2019 til 2024, som skal oppgradere og forbedre kvaliteten på databasen Nasjonalt register for luftfartshinder (NRL).

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse  | Regnskap | Saldert          | Forslag |
|------|---|----------|------------------|---------|
|      |   | 2017     | budsjett<br>2018 | 2019    |
| 70   | Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> | 702 308  | 729 100          | 717 400 |
|      | Sum kap. 1310                                       | 702 308  | 729 100          | 717 400 |

#### Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Departementet inngår flerårige kontrakter (fire til fem år) for drift av rutene, som tildeles etter en anbudskonkurranse. Samferdselsdepartementet foreslår å bevilge 717,4 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2019. Dette er en reduksjon på 11,7 mill. kr fra saldert budsjett 2018. Reduksjonen skyldes bl.a. lavere utgifter for kontraktene på ruter i Nord-Norge nord for Trondheim fra april 2017 og på den regionale helikopterruten mellom Bodø og Værøy fra 1. august 2019, samt lavere reforhandlingskrav enn tidligere antatt.

Samferdselsdepartementet skal i 2019 inngå nye kontrakter for regionale ruteflyginger i Sør-Norge med oppstart 1. april 2020.

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.

På helikopterruten Værøy–Bodø har departementet inngått kontrakt for ruteflyging for perioden 1. august 2019–31. juli 2024.

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 Værøy-ruten og de nye kontraktene som departementet planlegger å inngå for flyrutene i Sør-Norge i 2019, 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<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 71   | Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i> | 37 498           | 38 500                      | 31 000          |
|      | Sum kap. 1311   | 37 498           | 38 500                      | 31 000          |

**Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser**

Det foreslås å bevilge 31,0 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 2016–2020. Tilskudd til tårntjenester på Notodden flyplass er innlemmet i tilskuddet til generell drift av flyplassen. I statsbudsjettet for 2018 ble det likevel bevilget et

ekstra tilskudd til tårntjenestene. Dette tilskuddet er ikke foreslått videreført.

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.

**Kap. 1313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse     | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|----------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter | 221 405          | 221 860                     | 229 900         |
|      | Sum kap. 1313  | 221 405          | 221 860                     | 229 900         |

**Post 01 Driftsutgifter**

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

kerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet har også en rekke direktoratsoppgaver, herunder utvikling og oppdatering av regelverk, informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. 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 229,9 mill. kr i 2019, som er en økning på om lag 8 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2018. I økningen inngår midler til satsing på området ubemannede luftfartøy (droner).

**Kap. 4313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Gebyrinntekter               | 135 727          | 138 126                     | 141 100         |
| 02   | Refusjon av diverse utgifter | 2 011            |                             |                 |
|      | Sum kap. 4313                | 137 738          | 138 126                     | 141 100         |

**Post 01 Gebyrinntekter**

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

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

I 2019 budsjetteres det med 141,1 mill. kr i gebyrinntekter. 0,8 mill. kr gjelder økte gebyrinntekter på droneområdet.

**Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse     | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|----------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter | 76 401           | 74 156                      | 76 700          |
|      | Sum kap. 1314  | 76 401           | 74 156                      | 76 700          |

**Post 01 Driftsutgifter**

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.

Det foreslås å bevilge 76,7 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport i 2019, som er en økning på om lag 2,4 mill. kr fra saldert budsjett 2018. Økningen vil bl.a. bidra til å styrke havarikommisjonen på luftfartsområdet.

**Kap. 4312 Avinor AS**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse    | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 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<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 80   | Renter        | 50 583           | 39 400                      | 30 300          |
|      | Sum kap. 5619 | 50 583           | 39 400                      | 30 300          |

**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 2019 er rentene beregnet å utgjøre 30,3 mill. kr.

**Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse    | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 85   | Utbytte       | 550 000          | 232 000                     | 512 500         |
|      | Sum kap. 5622 | 550 000          | 232 000                     | 512 500         |

**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 2017 var på 499,3 mill. kr. Det ble i 2018 tatt et utbytte på 249,7 mill. kr.

For regnskapsåret 2018 venter Avinor et resultat etter skatt på 1 027 mill. kr. I tråd med utbytteforventningen er det foreslått å budsjettere med et utbytte fra Avinor AS på 512,5 mill. kr i 2019. Endelig utbytte fastsettes på selskapets generalforsamling i 2019.

## Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap.               | Betegnelse       | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|--------------------|------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 1320               | Statens vegvesen | 30 577 128       | 30 150 044                  | 31 677 800      | 5,1                 |
| 1321               | Nye Veier AS     | 3 081 832        | 5 278 800                   | 5 431 900       | 2,9                 |
| 1323               | Vegtilsynet      | 17 729           | 19 059                      | 19 000          | -0,3                |
| Sum kategori 21.30 |                  | 33 676 689       | 35 447 903                  | 37 128 700      | 4,7                 |

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap.               | Betegnelse                          | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|--------------------|-------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 4320               | Statens vegvesen                    | 905 498          | 739 753                     | 831 700         | 12,4                |
| 4322               | Svinesundsforbindelsen AS           | 195 924          | 75 000                      | 80 000          | 6,7                 |
| 5624               | Renter av Svinesundsforbindelsen AS | 6 449            | 4 000                       | 3 000           | -25,0               |
| Sum kategori 21.30 |                                     | 1 107 871        | 818 753                     | 914 700         | 11,7                |

Hovedmålene i 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. Regjeringen vil fremme regional utvikling og bidra til å nå nasjonale klimamål bl.a. gjennom bymiljø- og 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.

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

tens vegvesen og Vegtilsynet, og eierstyring av Nye Veier AS.

For Veiformål totalt er budsjettforslaget for 2019 på 37,1 mrd. kr som er en økning på 4,7 pst. fra saldert budsjett 2018. For kap. 1320 Statens vegvesen, er budsjettforslaget på 31,7 mrd. kr som er en økning på 5,1 pst. fra saldert budsjett 2018. Fra 2019 er Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområder, flyttet fra kap. 1330 Særskilte transporttiltak, som øker Statens vegvesens budsjett med 531,4 mill. kr. Ser en bort fra dette er økningen på Statens vegvesens budsjett 3,3 pst. fra saldert budsjett 2018.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold for å bedre påliteligheten og driftssikkerheten på veinettet. I tillegg settes det av midler til fornying for reduksjon av vedlikeholdsetterslepet. I 2019 reduseres



vedlikeholdsetterslepet samlet med om lag 1 800 mill. kr, hovedsakelig knyttet til utbedring av tunnelene på TEN-T-veinettet. Fra 2015 som er det første året på flere tiår at vedlikeholdsetterslepet ble redusert, og med budsjettforslaget for 2019, vil etterslepet være redusert med om lag 7 mrd. kr. Det er knyttet usikkerhet til beregningene.

Aktivitetsnivået for investeringer i riksveier er høyt ved inngangen til 2019. Til sammen er det satt av 13,8 mrd. kr på Statens vegvesen sine investeringsposter. I tillegg kommer et OPS-prosjekt på kap. 1320, post 29, tilskuddet til Nye Veier AS med 5,4 mrd. kr på kap. 1321, post 70, foruten om lag 5,3 mrd. kr fra bompenger til riksveier. Til sammen blir det brukt om lag 25,1 mrd. kr til investeringer i riksveier i 2019. Store deler av rammen blir brukt til å gjennomføre vedtatte prosjekter.

For å redusere forfall på riksveinettet er det i budsjettforslaget lagt opp til å starte opp en rekke nye større tunnelutbedringsprosjekter. Prosjektene bidrar til en generell standardheving og økt sikkerhet i de aktuelle tunnelene samt å ivareta krav fastsatt i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Det er i tillegg funnet rom for å starte opp en rekke nye utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak innenfor programområdene. Økt statlig bidrag til bymiljø- og byvekstavtaler er også høyt prioritert.

Effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen gir bedre ressursutnyttelse og bidrar til gevinster i form av budsjettbesparelser for staten. Bedre ressursutnyttelse gir dessuten en positiv samfunns effekt ved at etaten kan tilby enklere tjenester og bedre produkter til brukerne. Statens vegvesen planlegger å utføre mange store og krevende oppgaver i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029 og vil samtidig arbeide med å effektivisere etatens ressursbruk og gjennomføringsevne i tråd med denne planen. Dette vil kreve fleksibilitet i bruken av kapasitet og god utnyttelse av tilgjengelige ressurser.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er planrammen til fornying og opprusting av fylkesveier, inkl. tunnelsikkerhetsforskriften, på 15,6 mrd. kr. Midlene bevilges over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. I budsjettforslaget foreslås det 1 795 mill. kr til dette formålet (til særskilt fordeling innenfor rammetilskuddet). Av dette er 1 493 mill. kr fordelt mellom fylkeskommunene ut fra kriterier som reflekterer opprustings- og fornyingsbehovet i den enkelte fylkeskommune. Videre fordeles 302 mill. kr til gjennomføring av tunnelsikkerhetsforskriften over rammetilskuddet til fylkeskommunene.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

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

- bedre 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 veitrafikkarbeidet. For næringstransport med tunge kjøretøy er andelen om lag 65 pst.

For å oppfylle veinormalene ved bygging av ny vei, bør om lag 1 200 km av riksveinettet være firefelts vei og om lag 1 450 km være to- eller trefeltsvei med midtrekkverk. Ved utgangen av 2018 vil det være 650 km firefelts vei, mens det vil være midtrekkverk på 340 km to- eller trefeltsveier. Om lag 1 500 km eller om lag 13 pst. av riksveiene er for smale for å tilfredsstille kravene til tofeltsvei med gul midtlinje. For å oppfylle krav i veinormalene bør det være 1 700 km gang- og sykkelveier og om lag 200 km kollektivfelt langs riksvei, mens det vil være om lag 1 550 km gang- og sykkelveier og om lag 74 km kollektivfelt ved utgangen av 2018.

I en del prosjekter har det vært kostnadsøkninger, særlig i tidlige planleggingsfaser. Dette kan bl.a. skyldes økninger i omfanget av prosjektet gjennom planleggingen, lokale og regionale krav eller endrede forutsetninger som følge av f.eks. nye lovpålagte krav. For å forbedre kostnadsstyringen både i prosjektenes planfase og gjennomføringsfase må Statens vegvesens arbeid med tiltak forsterkes. Regjeringen har samtidig 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 planprosesser kan i enkelte tilfeller være til dels motstridende hensyn. Departementet vil legge opp til å finne en god balanse mellom kostnadsstyring og effektive planprosesser i de enkelte prosjektene. Det vises til nærmere omtale under *Mål og prioriteringer*.

Nye Veier AS skal, innenfor selskapets samlede utbyggingsportefølje, prioritere strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet gjennomført foran de med lav eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Prioriteringsmetodikken selskapet bruker, bygger på kontinuerlig oppdaterte nytte-/kostnadsanalyser av den samlede prosjektporteføljen. Nye Veier AS legger opp til å prioritere innen sin tildelte utbyggingsportefølje to ganger årlig. Selskapet har, gjennom statlige bevilgninger og bompenger, forutsigbar og langsiktig finansiering. Med en videreføring av et bevilgningsnivå tilsvarende forslaget for 2019 vurderer selskapet at utbygging av de fleste prosjektene i oppstartsporteføljen på 12 år å være 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.

Departementet følger nøye utviklingen i Nye Veier AS bl.a. for å se om det er overføringsverdi til Statens vegvesen. Ett forhold som synes å medvirke til kostnadsreduksjoner i Nye Veier AS sine prosjekt, er at entreprenører involveres allerede i planfasen. Det kan derfor bl.a. være aktuelt å vurdere om det er noe i dagens rammeverk som er til hinder for at også Statens vegvesen kan ha slik tidlig involvering.

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Riksveinettet i Norge er som hovedregel åpent og tilgjengelig hele året, men bl.a. fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert fremkommelighet. Antallet fremtidige stengninger ventes å bli redusert som følge av tiltak på veinettet som er under utbygging. Mange av stengningene skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2017–2018 var rv. 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 386 timer, E134 Haukelifjell 121 timer og E6 Saltfjellet 85 timer.

Klimaendringene medfører behov for økt forebyggende innsats for å ivareta fremkommelighet og trafiksikkerhet. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å fortsette å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre offentlige institusjoner og samfunnsaktører i arealforvaltningen. Slik samordning er etablert gjennom Naturfareforum, som ledes av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Statens vegvesen gjennomfører strekningsvise analyser for å kartlegge sårbarheter langs veinettet. I tillegg er det etablert en landsdekkende bruberedskap som kan gjenopprette brutte veiforbindelser ved bruk av hurtigmonterbare elementbruer og mobile ferjekaibruer. Statens vegvesen forvalter mer enn 17 500 bruer på riks- og fylkesveinettet. Disse bruene skal i henhold til gjeldende regelverk inspiseres. Statens vegvesen har hatt en nasjonal gjennomgang av bruforvaltningen for å se på organisering og rammer, og har på bakgrunn av denne gjennomført flere tiltak som skal sikre at inspeksjonene gjennomføres etter regelverket.

Ny teknologi bidrar til å gjøre trafikken mer effektiv og sikrere. Dette medfører nye krav til veinettet. For å kunne legge til rette for mer automatiserte transport er det nødvendig med et sammenhengende digitalisert veinett. Et digitalisert, navigerbart veinett understøtter automatisert trafikkstyring, bedre trafiksikkerhet og økt kapasitetsutnyttelse. I tillegg er det grunnleggende for automatiserte transportløsninger (vare-distribusjon) og kombinasjoner av ulike transportformer (mobilitet som tjeneste). Utviklingen av dette krever et samarbeid mellom en rekke aktører i tillegg til veimyndighetene, herunder tilbydere av elektronisk kommunikasjon, kjøretøy og transporttjenester.

Det digitale veinettet bidrar til effektiv drift og vedlikehold av veier, tunneler og veikantutstyr. Det må være sammenhengende og dekke alle veiklasser uavhengig av veieier. Utviklingen må tilpasses EUs krav og retningslinjer.

Det er viktig med et utstrakt samarbeid med Statens kartverk. For å sikre dataflyt fra vei til bil, og distribuere data i henhold til gjeldende forskrifter og direktiver, mener Statens vegvesen det er nødvendig å etablere en samlet plattform for datainnsamling, forvaltning og formidling av transportdata.

I utekontrollvirksomheten har kontroll av tunge kjøretøy hatt økt prioritet de siste årene. For å bedre fremkommeligheten vinterstid og hindre trafikale problemer forårsaket av tunge kjøretøy har Statens vegvesen høy beredskap i utekontrollvirksomheten på dager det er varslet vanskelig føre. Det samme gjelder innsatsnivået for kontroll av sikring av last, kjøre- og hviletid og kabotasje. Kontroller skal gjennomføres på bakgrunn av kvalifiserte metoder for utvelgelse av kontrollsubjekt.

Det er fortsatt behov for å utbedre tunneler som er lengre enn 500 meter, i henhold til kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Det er

planlagt at utbedring av TEN-T-tunnelene fullføres innen 2020/2021 og de resterende riksveitunnelene innen 2022/2023. Det er behov for å utbedre til sammen 217 tunneler. I perioden 2014–2018 blir 61 tunneler utbedret, og det gjenstår 156 tunneler, herav 80 tunneler på TEN-T. I 2019 planlegges det å utbedre 21 tunneler. I tillegg har to tunneler i Oslo som er kortere enn 500 meter, og som derfor ikke omfattes av forskriftene, blitt utbedret fordi de har stor trafikk og behov for utskifting av sikkerhetsutstyr og utbedring av annet forfall. Statens vegvesen gjør nødvendige tilpasninger for noen tunneler på grunn av nye vei- og tunneløsninger som er prioritert i Nasjonal transportplan. Det er utfordrende å nå målet for alle tunnelene som ikke inngår i TEN-T veinettet. Dette skyldes i hovedsak at omfang og kostnader for utbedring av forfall, samt kostnader pga. trafikkavvikling mens arbeidene pågår, har blitt høyere enn tidligere anslått. Utbedring av forfall i tunnelene omfatter bl.a. utskifting/oppgradering av gammelt sikkerhetsutstyr og tilhørende elektroinstallasjoner. For å redusere den uønskede kostnadsutviklingen, arbeider Statens vegvesen med å finne kostnads-effektive løsninger.

Nasjonal transportplan 2018–2029 har som mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det fremgår også av planen at regjeringen vil legge til rette for at 8 av 10 elever skal velge skole-reiser med sykling og gåing.

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 665 mill. kollektivreiser i 2017. Dette er en vekst på 6,3 pst. sammenlignet med 2016, og den høyeste passasjerveksten målt siden statistikken ble etablert i 2004. De fleste reisene skjer med buss, og det er også buss som har hatt størst økning av transportmidlene det siste året med 7,9 pst.

Byvekstavtalene er statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil i de ni byområdene Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Staten har så langt inngått bymiljø- eller byvekstavtaler for de fire største byområdene. Avtalene er langsiktige, og innebærer gjensidige forpliktelser mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om finansiering og virkemiddelbruk for å nå nullvekstmålet.

Det er betydelige utfordringer med å gjøre transportsystemet og hele reisekjeder universelt

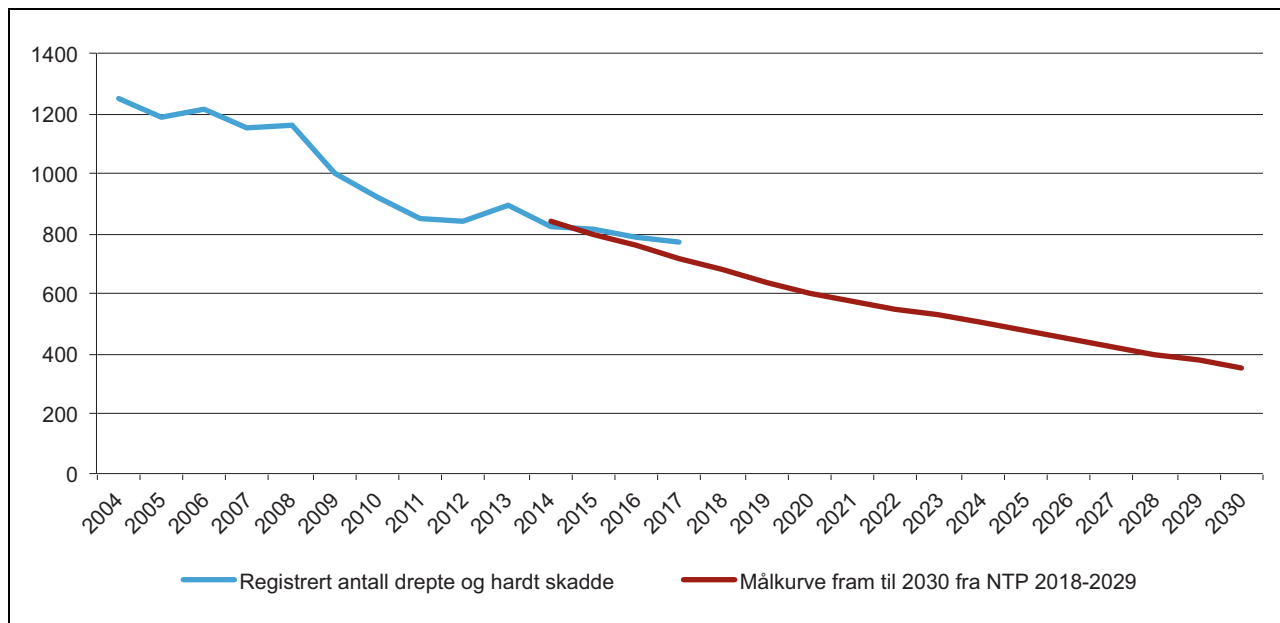
utformet og tilgjengelige hele året. Samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene er avgjørende for å få til gode løsninger for utforming, drift og informasjon som gir god fremkommelighet og orientering for alle trafikantgrupper. En vesentlig del av bussholdeplasser og kollektivknutepunkter på riksveinettet må oppgraderes for å bli universelt utformet. Om lag 730 holdeplasser langs riksvei, dvs. rundt 10 pst. av holdeplassene, har fullgod standard i dag. Statens vegvesen anslår at om lag 2 750 holdeplasser ikke er i samsvar med standarder for universell utforming.

God infrastruktur er av stor betydning for trafikksikkerheten. Bygging av nye møtefrie veier medfører eksempelvis betydelig forbedring av trafikksikkerheten, jf. bl.a. firefeltsveier E6 i Østfold og E18 i Vestfold.

Måltrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Det har over tid vært en stabil nedgang i antall drepte i veitrafikken. I 2017 var det 106 omkomne, og Norge var for tredje år på rad det landet i Europa som hadde færrest drepte i veitrafikken per innbygger. Utviklingen har ikke vært like positiv når det gjelder hardt skadde, og antallet har de siste syv årene variert mellom 650 og 700. I 2017 ble 665 personer hardt skadd, ni flere enn i 2016. Antall drepte og hardt skadde i 2017 var 51 flere enn det som er angitt i målkurven i Nasjonal transportplan 2018–2029. Målkurven viser nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2030 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, jf. figur 5.3.

Utforkjøringsulykker og møteulykker utgjør samlet om lag 70 pst. av alle dødsulykker i veitrafikken. Statistikken viser at 32 pst. blir drept eller hardt skadd på riksveier, 43 pst. på fylkesveier, 19 pst. på kommunale veier og 6 pst. på andre veier som er åpne for allmenn trafikk. Trafikkulykkene på det kommunale veinettet domineres av ulykker med fotgjengere og syklist. 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 2017 en medvirkende årsak til om lag 31 pst. av dødsulykkene. For om lag ti år siden lå andelen stabilt på rundt 50 pst. Den positive utviklingen kan bl.a. forklares med mer holdningsskapende arbeid og bedre føreropplæring. Manglende ferdigheter hos førerne, ruspåvirkning, forhold knyttet til vei og veimiljø og teknisk standard på kjøretøyer er også medvirkende årsaker til dødsulykker. Feil og manglende bruk av bilbelte har stor betydning for hvor alvorlige ulykkene blir. Andelen av de



Figur 5.3 Målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018–2029 og ulykkesutviklingen i 2004–2017

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

omkomne i bil som enten ikke brukte bilbelte eller var feilsikret, er betydelig redusert fra om lag 40 pst. for få år siden til om lag 25 pst. i 2016 og 2017. Bilbeltebruken er lavere for førere av tunge kjøretøyer enn for førere av personbiler.

I trafikksikkerhetsarbeidet må satsingen på tiltak som kan påvirke trafikantatferd, fysiske tiltak på veinettet og kjøretøyrettede tiltak, videreføres. 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 utbedring av veienes sidearealer. Revidert føreropplæring, mer målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet, samt utskifting av kjøretøyparken til kjøretøy med stadig nyere teknologi bidrar også. Statens vegvesen har i samarbeid med alle sentrale aktører utarbeidet *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Planen inneholder 136 konkrete tiltak som bidrar i arbeidet for målet i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS har tilstrekkelige og effektive styringssystemer som sikrer at krav til trafikksikkerhet langs riksvei blir fulgt. For å utøve mest mulig effektivt tilsyn prioriteres 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.

Vegtilsynet har siden etableringen i 2012 blitt tilført økte ressurser og nye oppgaver. Dette gjelder tildeling av sanksjonsmyndighet ved oppfølging av avvik, ansvar for tilsyn med Nye Veier AS og en kontrollfunksjon med tilbydere av trafikkinformasjoner etter forordningene under ITS-direktivet. Gjennomføring av regionreformen og teknologisk utvikling i veisektoren kan påvirke Vegtilsynets oppgaver i årene som kommer.

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Det skal tas store kutt i klimagassutslippene fra transportsektoren. Foreløpige tall for 2017 viser en nedgang i klimagassutslipp fra veitrafikk på 9,6 pst. fra 2016 til 2017. Hovedårsaken til klimagassreduksjonen er omsetningen av biodrivstoff, økt andel nullutslippsbiler og mer drivstoffeffektive biler.

Hovedkilden til lokal luftforurensning er veitrafikk, og det må fremdeles påregnes tilfeller med overskridelser av grenseverdiene for NO<sub>2</sub> i forurensningsforskriften, særlig i byområder på vinteren. Utskifting av kjøretøyparken bidrar gradvis til reduserte klimagassutslipp og mindre lokal luftforurensning fra NO<sub>2</sub>. Lokal luftforurensning fra svevestøv kan bl.a. reduseres gjennom piggdekkgebyr, renhold av veidekkene og redusert hastighet i utsatte områder.

Økt trafikk, drift av veinettet og veiutbygging øker miljøskadelige utslipp og presset på natur, dyrket og dyrkbar mark, verdifulle kulturminner m.m. Tiltak som skader naturmangfold, skal så langt som mulig unngås før avbøtende tiltak,

restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes. 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 2017*.

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. Statens vegvesen har beregnet at om lag 13 000 personer som bor ved riksvei, har innendørs støy over 38 dB. Nye veier som blir lagt utenom tettsteder og mindre byer, bidrar til å redusere støyproblemet. I tillegg gjøres støytiltak i forbindelse med veitbygginger.

Miljøkonsekvensene av mikroplast har blitt tydeligere de siste årene. Statens vegvesen ser nærmere på kilder og tiltak for å hindre spredning.

Stortinget fattet ved behandlingen av regionreformen anmodningsvedtak nr. 838 (sesjonen 2016–2017) om at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveier, skal overføres til fylkeskommunene. Regjeringens oppfølging er omtalt under *Andre saker*.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn en videreføring av Statens vegvesens effektiviseringsprogram med mål om reduksjon i etatens interne kostnader. På bakgrunn av områdegjennomgangen av Statens vegvesen er det bl.a. besluttet å utvide effektiviseringsprogrammet til å omfatte etatens samlede virksomhetsområde, og det etableres et nytt mål for reduksjon av interne kostnader i 2023. Sammen med overføring av sams vegadministrasjon betyr dette store endringer for Statens vegvesen. Det vises til nærmere omtale under *Andre saker*.

Etaten vil i 2019 ha sterkt fokus på å sikre at de ansatte og etatens oppgaver ivaretas på best mulig måte.

Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen (ABE-reformen), områdegjennomgangen og ulike krav til effektivisering, modernisering og omstilling, sammen med en gradvis økning i oppgaveomfang, medfører at Statens vegvesen vil modernisere organisasjonen og øke bruken av digitale løsninger internt i organisasjonen og i tjenester til brukerne. Dette medfører at arbeidsoppgaver forenkles og manuelle oppgaver fjernes samtidig som tjenestetilbudet blir bedre. I tillegg vil overføring av sams veiadministrasjon i betydelig grad endre Statens vegvesen. Det vises til omtale under *Andre saker* av fremtidig organisering av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har avdekket en rekke saker som viser hvordan trafikant- og kjøretøyområdet rammes av useriøse og kriminelle aktører. For å styrke innsatsen mot arbeidslivskriminalitet skal arbeidet fremover også omfatte investeringsprosjekter og gjennomføring av drift og vedlikehold. Funn som er gjort så langt, viser at også disse områdene er attraktive for useriøse og kriminelle aktører, og viser nødvendigheten av spesialisert kompetanse for å møte utfordringene. Statens vegvesen samarbeider tett med bransjen og andre offentlige etater om dette, herunder sentrene mot arbeidslivskriminalitet opprettet av regjeringen.

## Resultatrapport 2017

### *Fremkommelighet*

I 2017 ble 62,3 km ny riksvei åpnet for trafikk, mens målet var 78 km. Avviket skyldes bl.a. at prosjektene E18 Bommestad–Sky i Telemark og E6 Sørkjosfjellet i Troms åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

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

- E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold. Prosjektet omfattet bygging av tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i Marker kommune.
- Rv. 509 Sømmevågen i Rogaland. Prosjektet omfattet ombygging av dagens vei til firefelts vei fra Solasplitten til Sømmevågen vest, samt ombygging av Flyplassveien inn mot Stavanger lufthavn, Sola.
- E39 Hove–Sandved i Rogaland. Prosjektet omfattet ombygging av dagens tofelts vei med midtrekkverk til firefelts vei i Sandnes kommune, samt ombygging av om lag 1,3 km av rv. 13 og fv. 325.

- E16 Varpe bru–Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane. Prosjektet omfattet bygging av om lag 20 km vei med om lag 6 km i tunnel. For å redusere problemene med snødrev er veien lagt høyt i terrenget med slake skråninger.
- Rv. 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfattet ombygging av rv. 5 på en om lag 600 m lang strekning, inkl. bygging av ny bru over Loftesnessundet i Sogndal kommune. Den nye brua har gang- og sykkelfelt adskilt fra kjørebane med rekkverk. Brua ble åpnet for biltrafikk i 2017, mens gang- og sykkelfeltet og tilkoblingen til eksisterende vei ble fullført i 2018.
- Rv. 4 Lunner grense–Jaren i Oppland. Prosjektet omfattet bygging av ny firefelts vei, inkludert en 1,7 km lang tunnel øst for Gran sentrum, og bygging av om lag 3 km tofelts vei med midtrekkverk på Lygna sør som ble åpnet for trafikk i 2014.
- Rv. 94 Skaidi–Arisberget i Finnmark. Prosjektet omfattet breddeutvidelser, samt utbedring av svinger og skredutsatte punkter på en delstrekning av rv. 94 mellom Skaidi og Hammerfest.
- E105 Elvenes–Hesseng i Finnmark. Prosjektet omfattet utbedring av en om lag 5,5 km lang strekning i Sør-Varanger kommune, bygging av ny bru over Pasvikelva og omlegging av eksisterende vei forbi Elvenes sentrum.

Som forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017) ble det utbedret to skredutsatte strekninger/punkter.

Om lag 33 km vei ble utbedret slik at veibredden tilfredsstillte kravet til å etablere gul midtlinje. Målet var om lag 40 km. Det var lagt opp til at prosjektene E6 Sørkjøsfjellet i Troms og E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark skulle åpnes for trafikk i 2017, men de åpnes først i 2018.

Det ble etablert 2,7 km kollektivfelt på riksveinettet i 2017. Dette var om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017).

Målet for 2017 var å legge til rette 47 km vei for gående og syklende, hvorav 18,8 km i byer og tettsteder. Dette avviker fra Prop. 1 S (2016–2017), der måltallet ved en feiltakelse var satt for lavt. Resultatet ble 41,6 km, hvorav 14,3 km i byer og tettsteder. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet rv. 110 Ørebekk–Simo i Fredrikstad kommune i Østfold åpnes i 2019 i stedet for 2017, som tidligere forutsatt.

Driften av veinettet ble i 2017 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som ligger til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. I løpet

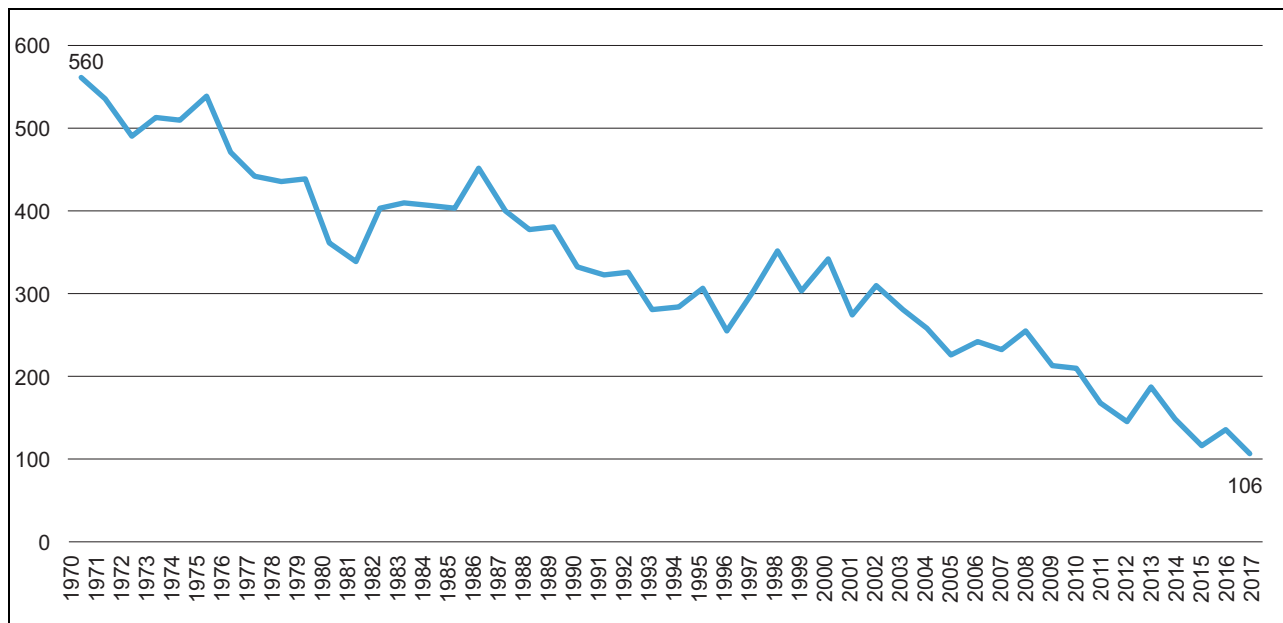
av året ble de nye kravene til drift og vedlikehold innført i om lag 80 pst. av driftskontraktene. Driftskontraktene som ble inngått i 2017, lå på samme eller lavere utgiftsnivå enn kontraktene de avløste. Driftskontraktene har mengdeoppgjør for en del oppgaver. Eksempelvis får entreprenøren betalt for antall kilometer brøytet vei og antall minutter utført strøing. Vinterforholdene er derfor utslagsgivende for hva som faktisk må betales for driften av veinettet. Statens vegvesen hadde 110 driftskontrakter per 1. september 2017, fordelt på 16 entreprenører. Kontraktene er flerårige, og de fleste har en varighet på fem år. Hvert år fornyes en del av porteføljen. I 2017 ble det inngått 18 nye driftskontrakter fordelt på åtte entreprenører.

I 2017 ble det brukt om lag 1 250 mill. kr til vedlikehold av veidekker, og om lag 1 300 km vei fikk nytt veidekke, inkludert gang- og sykkelveier. Antall km veidekke som legges per år, varierer med pris, veibredde, omfang på tiltak og type asfalt som legges. Tiltakspakken til Agder- og vestlandsfylkene i 2017 resulterte i at det ble lagt mer dekke i disse fylkene enn det ellers ville blitt lagt.

For å kartlegge tilstanden gjennomføres det hvert år spor- og jevnhetsmålinger av veidekket på hele riksveinettet. I Statens vegvesens håndbok om standard for drift og vedlikehold av riksveier er det fastsatt krav til spor og jevnhet for veidekke. Med bakgrunn i samfunnsøkonomiske vurderinger er det ulike krav til veidekke for veier med høy og med lav trafikk, der det for veier med lav trafikk tillates større grad av ujevnheter enn for de med høy trafikk. Målet er ikke at alle veiene skal ha like høy standard på veidekke. Ved utgangen av 2017 var andelen på 90,2 pst. basert på ny målemetode. For OPS-prosjekter er det standarden som lå til grunn ved kontraktsinngåelse, som gjelder.

Nye Veier AS sin utbyggingsportefølje er på om lag 530 km, hovedsakelig firefelts motorvei, med en estimert utbyggingskostnad på 160 mrd. kr. Aktiviteten i selskapet reguleres i henhold til inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder er bevilgninger over statsbudsjettet og bompenger.

I 2017 inngikk selskapet tre nye totalentreprisekontrakter på strekningene E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark, E6 Kolomoen–Arnkvern i Hedmark og E6 Arnkvern–Moelv i Hedmark. Selskapet inngikk også en utførelsesentreprisekontrakt på tunneloppgraderingsprosjektet på E18 Kjørholt–Bamble i Telemark.



Figur 5.4 Utvikling i drepte i vegtrafikken 1970–2017

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

I løpet av 2017 har selskapet fortsatt arbeidet med å øke nytten og redusere kostnadene for de ulike prosjektene i oppstartsporteføljen. Betydelige nytteøkninger og kostnadsreduksjoner er identifisert av selskapet.

I 2017 ble det meldt totalt 51 skipsulykker med ferjer på riks- og fylkesveisamband til Sjøfartsdirektoratet, som er fem færre ulykker enn i 2016. 22 av ulykkene skyldtes grunnstøting og sammenstøt mellom ferje og ferjekai. Av de øvrige 29 ulykkene var det 17 arbeids-/personulykker, 10 ulykker var knyttet til miljøskade/forurensning og to ulykker skyldtes andre årsaker. I de fleste tilfellene ble det registrert skade på fartøy og/eller ferjekai. Det har vært en nedgang i antall hendelser med personskader, men det er fortsatt forholdsvis høyt. Statens vegvesen har de siste årene tatt opp sikkerhetsspørsmål med rederiene ved flere anledninger. Dette er et langsiktig arbeid, som det er viktig at oppdragsgiver følger opp. I løpet av høsten 2018 skal Statens vegvesen møte rederiene og sikkerhet og utvikling i antall uønskede hendelser vil være tema.

#### Trafikksikkerhet

I 2017 ble 106 personer drept og 665 personer hardt skadd i veitrafikkulykker. Antall drepte er 29 færre enn i 2016 og det laveste antallet som er registrert etter 1947. Fra 1970 til 2017 er antall omkomne i trafikken redusert med 81 pst. samtidig som trafikken er mer enn tredoblet (se figur

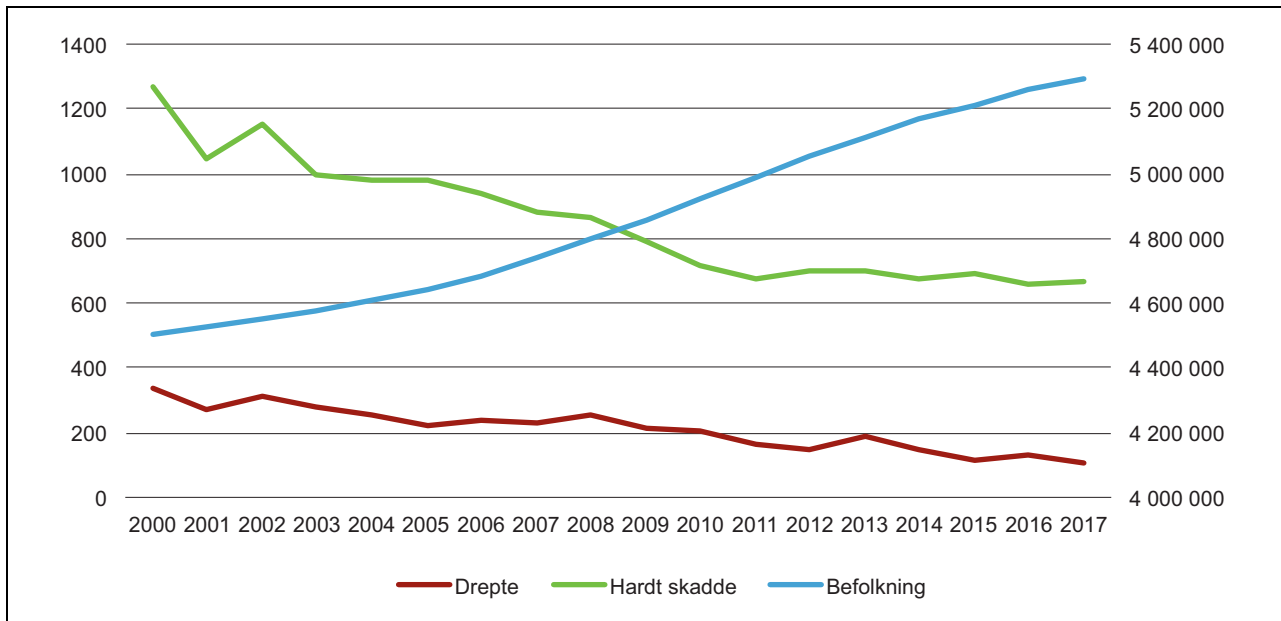
5.4). Summen av drepte og hardt skadde er likevel 51 flere enn det som er angitt i målkurven i Nasjonal transportplan 2018–2029 som nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2030. Dette skyldes at reduksjonen i antall hardt skadde har stoppet opp, og var i 2017 om lag på samme nivå som i 2011.

Det har vært betydelige endringer i ulykkesbildet de senere årene. Andelen av drepte og hardt skadde som er førere eller passasjerer i bil, er redusert kraftig fra 68 pst. i 2010 til 49 pst. i 2017. Det er en økende andel av de drepte og hardt skadde som er MC-førere og syklister. Det har også vært en utvikling i retning av at en økende andel av de alvorlige ulykkene skjer i by- og tettstedsområder.

Figur 5.5 viser at i perioden 2000–2017 ble antall drepte redusert med om lag 69 pst. og hardt skadde med om lag 47 pst., samtidig som befolkningen i samme periode økte med om lag 18 pst.

Ulykkesstatistikken for 2017 viser at det er behov for å gi aldersgruppen 16–17 år særlig oppmerksomhet. Antall drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen ligger på samme nivå som i 2010, mens det i samme periode har vært mer enn en halvering av antall drepte og hardt skadde 18- og 19-åringer. I 2017 var det dobbelt så mange drepte og hardt skadde blant 16- og 17-åringer som blant 18- og 19-åringer, jf. figur 5.6.

Befolkningssammensetningen endres som følge av økt innvandring. Ulykkesstatistikken viser at enkelte grupper av innvandrere med norsk fører-



Figur 5.5 Utvikling i drepte, hardt skadde og befolkning 2000–2017

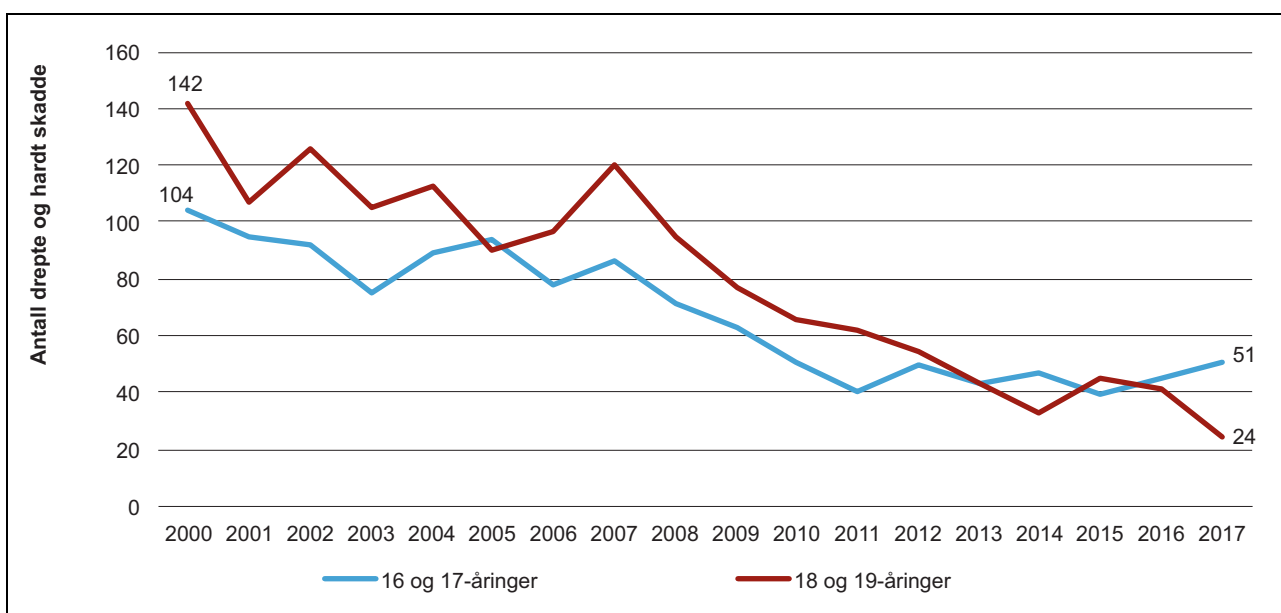
Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

kort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. For å møte denne utfordringen vil det i perioden 2018–2021 bli gjennomført ulike tiltak for å sikre forståelse for norsk trafikkultur.

I Prop. 1 S (2016–2017) ble det lagt til grunn at veiprojekter som ble åpnet for trafikk i 2017, ville gi fire færre drepte og hardt skadde. Gjennomførte tiltak i 2017 ga imidlertid et beregnet resultat på to færre drepte og hardt skadde. Avviket

skyldes i hovedsak utsatt åpning av enkelte prosjekter.

Målet for 2017 var å åpne 17,4 km firefelts vei for trafikk. Resultatet ble 14,1 km. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E18 Bommestad–Sky i Vestfold åpnet for trafikk i 2018, i stedet for i 2017 slik det var lagt opp til. I 2017 ble det bygd midt-rekkverk på 6,2 km to- og trefeltsveier, som var i samsvar med målet.



Figur 5.6 Utvikling i drepte og hardt skadde for 16- og 17-åringer sammenlignet med 18- og 19-åringer

Kilde: Statens vegvesen



Det ble i 2017 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 200 km riksvei, mens målet var om lag 120 km. Etablering av forsterket midtoppmerking skjer i hovedsak i forbindelse med reasfaltering. Omfanget av strekninger som i den forbindelse skulle få forsterket midtoppmerking, ble først endelig avklart etter at statsbudsjettet for 2017 var vedtatt. Ved utgangen av 2017 var det på landsbasis etablert forsterket midtoppmerking på om lag 1 750 km riksvei.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2017 var 95,4 pst. som brukte bilbelte i tettbygde strøk, og 96,3 pst. som brukte det utenfor tettbygde strøk. Sammenlignet med 2016 er dette en svak økning både i og utenfor tettbygde strøk.

I 2017 videreførte Statens vegvesen tre nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med temaene bruk av setebelte i buss, ungdom og fart, samt bedre samspill mellom syklistene og bilister. Dette er langsiktige kampanjer, og evalueringer viser at trafikantene nå har mer kunnskap og bedre holdninger og atferd. Kampanjen Ungdom og fart ble avsluttet i 2017. Aktuelle temaer for en ny fartskampanje blir utredet i 2018.

I 2017 ble det utredet og planlagt lansering av en ny kampanje om uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken. Problemet er komplekst, og det samlede omfanget av dødsulykker der distraksjon og uoppmerksomhet har vært en medvirkende faktor, lå i perioden 2011–2015 på om lag 30 pst. Kampanjen ble lansert våren 2018.

Statens vegvesen utfører kontroll av tunge kjøretøy, førere m.m., i hovedsak etter veitrafikk- og yrkestransportlovgivningen. Gjennom å ta i bruk ny funksjonalitet i systemene som benyttes i kontrollvirksomheten, vil statistikk og styringsgrunnlag for å målrette kontrollene langs vei og i foretak bli bedre, og gi økt samfunnsnytte. Ny funksjonalitet vil gi Statens vegvesens kontrollpersonell grunnlag for å gjennomføre mer effektiv kontroll med høy oppdagelsesrisiko. Effekten av å gjennomføre mer målrettede kontroller er at kontrollobjektene med mangler blir hyppigere kontrollert og at etatens ressurser brukes mer effektivt. Effektiviseringen i kontrollarbeidet følges opp gjennom månedlig rapportering av status til Vegdirektoratet.

Antall tungtransportkontroller er videreført på et høyt nivå. Kontrollene i 2017 var som i 2016 særlig rettet mot vinterutrustning, bremses og kabotasje, og viste at andel kjøretøyer med mangler og bruksforbud var på samme nivå som i 2016. Kontroll av vinterutrustning viste at flere utenlandske vogntog tilfredsstilte kravene til å fer-

des på norske vinterveier enn tidligere år. Antall bruksforbud som følge av manglende/dårlige vinterdekk, gikk ned i 2017. Dette kan skyldes bedre dekkutrustning, men også en naturlig variasjon i tallene, bl.a. på grunn av ulike føreforhold fra år til år.

Antall stikkprøver av utført periodisk kjøretøykontroll i 2017 var lavere enn i 2016 og noe under EU-kravet om 0,3 pst. av gjennomførte kontroller. På trafikantområdet ble det ført tilsyn med den obligatoriske føreropplæringen. Det ble fattet 48 vedtak om tilbakekall av godkjenninger av trafikkskoler i 2017, som er på samme nivå som i 2016.

Statens vegvesen har videreutviklet samarbeidet med andre tilsyns- og kontrollmyndigheter, og etaten har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet initiert en nasjonal handlingsplan for samordnet aktivitet på veitransportområdet. Dette har resultert i en strategisk samarbeidsplan mellom etatene, og en handlingsplan for felleskontroller i 2018. De første kontrollene etter ny samarbeidsmodell er gjennomført.

I 2017 publiserte Vegtilsynet 14 tilsynsrapporter, og 21 avvik fra ni tidligere tilsynssaker ble lukket. Tilsynssakene omhandlet temaer som trafikksikkerhet ved arbeid i tunneler, arbeidsvarsling, teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekter, klimatilpasning i veiprosjekter, trafikkbereidskap på omkjøringsruter, inspeksjon av bruer og drift og vedlikehold.

Som en følge av Vegtilsynets funn har Statens vegvesen iverksatt tiltak som har ført til forbedringer av etatens bruforvaltning, beredskapsarbeid på værutsatte strekninger og driftstilstand. Tilsyn hos Nye Veier AS har bidratt til å øke bevisstheten hos ledelsen om krav til kvalitetsarbeidet, samt hva som er et tilstrekkelig og effektivt styringsystem etter vegloven.

### Miljø

I følge Statistisk sentralbyrås foreløpige tall var utslippet av klimagasser fra veitrafikken 8,8 mill. tonn i 2017. Dette er en reduksjon på 9,6 pst. sammenlignet med 2016. Hovedårsaken til klimagassreduksjonen er omsetningen av biodrivstoff, økt andel nullutslippsbiler og mer drivstoffeffektive biler. De borgerlige partienes grønne omlegging av engangsavgiften siden 2013, og regjeringens elbilpolitikk har vært viktig for at Stortingets mål om at det gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippet fra nye personbiler i 2020 skal være maks 85 gram per km, ble nådd allerede i 2017 – tre år før tiden.

Omsetningen av biodrivstoff økte fra 423 mill. liter i 2016 til 659 mill. liter i 2017. Dette er en stor

økning og fører til at biodrivstoff står for en betydelig del av utslippsreduksjonen i 2017. Salget av nullutslippsbiler økte også i 2017. Elbilene dominerer salget, men det ble også solgt noen hydrogenbiler. Det selges flere hybridbiler enn rene elbiler. Andelen nullutslippsbiler er vesentlig høyere i personbilssegmentet enn blant varebiler, selv om også disse øker noe. Salget av nullutslipps personbiler økte med 36,4 pst. i 2017, mens salget av ladbare hybridbiler økte med 31,2 pst. og salget av elektriske varebiler med 22,2 pst.

Gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp for alle nye personbiler i 2017 var 82 g/km. Dette innebærer en reduksjon på 11 g/km fra 2016.

Riksveiferjene slapp i 2017 ut 260 000 tonn CO<sub>2</sub>, som er om lag 3 pst. av utslippene fra veitrafikken. Det vises til omtale av oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i del III.

For veiprojektene som ble åpnet for trafikk i 2017, er det beregnet at CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken økte med om lag 87 000 tonn over 40 år. Økningen i trafikkutslipp er hovedsakelig knyttet til prosjektet rv. 4 Lunner grense–Jaren i Oppland. Dette er et 9,3 km langt fire-felts prosjekt med fartsgrense 100 km i timen. Samlet direkte utslipp fra byggefasen for alle store prosjekter (hovedsakelig utslipp fra anleggsmaskiner) ble før oppstart anslått til om lag 1 000 tonn CO<sub>2</sub>.

Forsknings- og utviklingsprosjektet EMI-ROAD (Emission from road transport vehicles) hadde som mål å få ny kunnskap om utslipp fra kjøretøyer under nordiske forhold og ved ulike kjøreforhold. Det ble avsluttet i 2016, og kunnskapen gir nye muligheter i arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra kjøretøy.

Avgassmålinger ble gjennomført i 2017, og testene videreføres i 2018. Statens vegvesen deltar også i det nordiske forskningssamarbeidsprosjektet NORDUST som forsker på produksjon og spredning av veistøv.

Det var overskridelser av grenseverdiene for NO<sub>2</sub> (årsmiddel) i Oslo i 2017. Forskrift om lavutslippssoner for biler ble fastsatt i 2016, men er foreløpig ikke tatt i bruk. Miljødifferensierte bompengeretakster er innført i Oslo og Bergen. Disse tiltakene kan bidra til at grenseverdiene for NO<sub>2</sub> kan overholdes raskere.

Det ble ikke registrert overskridelser for svevestøv (PM<sub>10</sub>) i 2017. De viktigste kildene til svevestøv er eksosutslipp, veislitasje, vedfyring og langtransportert forurensning. Naturlig meteorologisk variasjon, den voksende andelen elektriske kjøretøyer og lavere utslipp fra nye kjøretøyer kan ha bidratt til å holde nivåene nede.

Tabell 5.1 Bruk av piggdekk i enkelte byer

| By                    | Piggfriandel i prosent, 2016/2017 | Piggfriandel i prosent, 2017/2018 |
|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Oslo                  | 88                                | 91                                |
| Bergen                | 87                                | 86                                |
| Trondheim             | 70                                | 72                                |
| Stavanger/Sandnes     | 75                                | 86                                |
| Drammen               | 81                                | 84                                |
| Fredrikstad/Sarpsborg | 80                                | 82                                |
| Tromsø                | 15                                | 15                                |

Stavanger innførte piggdekkgebyr høsten 2017. Det var en betydelig økning av andelen piggfrie dekk i Stavanger/Sandnes fra 2016/2017-sesongen til 2017/2018. Piggfriandelen gikk opp i de andre byområdene også, bortsett fra Tromsø der det ikke var noen endring og Bergen der det var en marginal nedgang.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved en del boliger. Statens vegvesen foretar jevnlig beregninger for å kartlegge

boliger som har et støynivå som er over de tillatte grenseverdiene. Samtidig gjøres det tiltak for å redusere støynivået. Det ble i 2017 gjennomført tiltak for 21 boliger for å få støynivået under grenseverdien i forskriften (42 dB innendørs). I tillegg til støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjonalt mål å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2017 var Statens vegvesens mål å gjøre tiltak for 103 perso-

ner, men fordi noen tiltak er forsinket ble resultatet 94 personer.

I 2017 var målet å utbedre ett konfliktpunkt mellom vei og naturmangfold mens resultatet ble 16. Konfliktpunktene som ble utbedret, gjaldt bl.a. vandringshindre for fisk, tiltak mot fremmede skadelige arter og tiltak mot viltpåkjørslar. Hoveddelen av tiltak som må gjennomføres innen 2021, er i tråd med krav i vannforskriften.

Statens vegvesen gjennomførte i 2017 et forprosjekt for revisjon av håndbok V134 *Veger og dyreliv*. Arbeidet med økologisk kompensasjon, ved å følge pilotprosjekter og videreutvikle metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold, ble gjennomført. Vegvesenet utarbeidet en testversjon av et nytt kartbasert verktøy for vurdering av landskapsøkologiske virkninger av veiprojekter. Statens vegvesen bidrar også inn i tverrsektorielt samarbeid om fremmede skadelige arter, truede arter og økologisk grunnkart.

Det var kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 40 driftskontraktområder i 2017. 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 80 av investeringsprosjektene som pågår.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med å følge opp vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom en direktoratgruppe med underliggende arbeidsgrupper, regionalt gjennom vannregionutvalgene og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. For å håndtere avrenning av forurenset vaskevann har etaten satt i gang arbeid med renseløsninger i forbindelse med tunnelrehabiliteringer. Statens vegvesen foretar årlige undersøkelser av saltskader i innsjøer. Avrenning og sprut av salt fra vinterdriften kan gi lagdelte innsjøer med salt bunnvann og skader på vegetasjonen langs veiene. Både veisalt, metaller og kjemikalier kan gi effekter som endret artssammensetning og kjemisk kvalitet i innsjøer, grunnvann og jordsmonn. I 2017 ble 39 innsjøer nær vei undersøkte for miljøpåvirkning av salt og metall. I tillegg ble det gjennomført biologiske studier av planteplanktonsamfunn i åtte av innsjøene. Tolv av de undersøkte innsjøene er tydelig påvirket av veisalt. Sju sjøer har saltsjiktning 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.

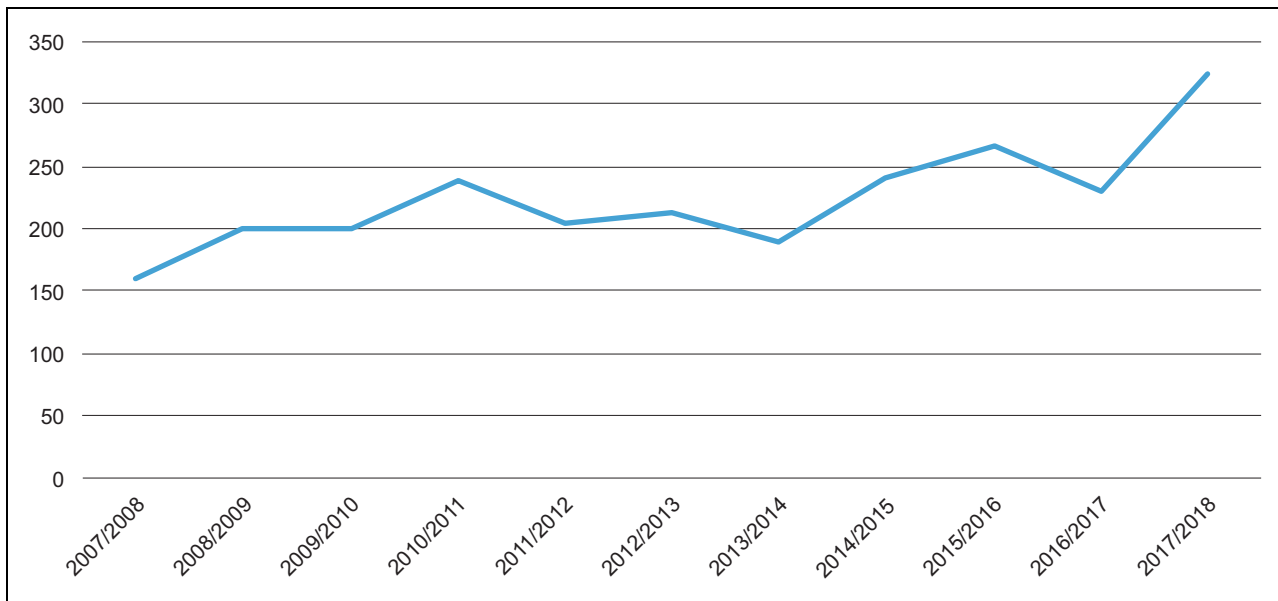
NORWAT (Nordic Road Water) var et fireårig forsknings- og utviklingsprogram som ble avsluttet i 2016. Hensikten med programmet var å få kunnskap som setter Statens vegvesen i stand til å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde veinettet uten å gi uakseptabel skade på vannmiljøet. Kunnskap fra NORWAT har bl.a. blitt implementert i Håndbok N200 *Vegbygging*, som ble oppdatert i juli 2018. Annen kunnskap som ble ervervet i NORWAT-programmet, implementeres fortløpende når aktuelle håndbøker, veiledere, kvalitetssystemer eller andre systemer oppdateres.

Tall for saltbruk i 2017/2018-sesongen indikerer en økning på om lag 41 pst. sammenlignet med 2016/2017-sesongen, jf. figur 5.7. 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 med 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 innstramninger 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. Se også omtale under kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier.

I 2017 ble det lagt beslag på 72 dekar dyrket jord til transportformål. Dette er 38 dekar mer enn forutsatt. Avviket skyldes i hovedsak at 33 dekar dyrket mark i forbindelse med prosjektet E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold ikke ble tatt med i måltallet for 2017.

Totalt 56 kulturminner gikk tapt som følge av nye veianlegg som åpnet i 2017. Dette er to flere enn forutsatt. Det ble gjennomført to tiltak som opprinnelig ikke var forutsatt gjennomført i 2017. Statens vegvesen har fulgt opp *Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner*.

Til sammen har fire dispensasjonssaker om tiltak på fredete objekter i Nasjonal verneplan vært behandlet hos Riksantikvaren i 2017. Dette er saker der tiltaket ikke medfører vesentlige inngrep i kulturminnet.



Figur 5.7 Utvikling i saltbruk

Kilde: Statens vegvesen

### Universell utforming

Statens vegvesen bidrar til sammenhengende reisekjeder gjennom prioritering av tiltak på eget veinett, løpende samarbeid, bypakker, sams veiadministrasjon, nettverksarbeid og formidling. Vegvesenet har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, de andre transportetatene og andre offentlige aktører innen fagområdet. Universell utforming inngår som del av det tverrfaglige grunnlaget i håndbøker, kvalitetssystem og rutiner for planlegging og gjennomføring av prosjekter. Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye veianlegg og gjennom systematisk oppgradering av eksisterende infrastruktur. Dette gjelder både infrastruktur langs riksvei og i samarbeid med andre aktører om løsninger i byer og tettsteder. Ved oppgradering vurderes tiltak på flere ledd i reisekjeden der eksempelvis holdeplass og kryssing av vei sees i sammenheng.

Hensynet til universell utforming innarbeides i kjøp av tjenester der det er relevant. Statens vegvesen stiller krav til universell utforming når nettbaserte selvbetjeningsløsninger utarbeides. Vegvesenet oppdaterte kravene til utforming av ferjer i anbudsmalen i 2015. Dette gir en forbedring i ferjemateriellet etter hvert som nye kontrakter inngås. Per 1. januar 2018 hadde halvparten av riksveiferjesambandene kontrakter som inneholder nye krav til universell utforming, og innen 2022 skal samtlige riksveiferjesamband ha slike kontrakter.

I 2017 var nye krav til god tilgjengelighet hele året innført i om lag 80 pst. av kontrakter for drift og vedlikehold av riksveier. Dette inkluderer spesifikke krav til jevnhet og snørydding, for bl.a. holdeplasser, gangfelt og gang- og sykkelveier. Krav til universell utforming inngår i opplæringen av kontraktsansvarlige. Tiltakene gir bedre fremkommelighet og forutsigbarhet vinterstid for alle som går og sykler. For noen sentrale hovedsykkelveier med mye sykkeltrafikk er det innført barveistandard. På disse strekningene er det vesentlig bedre fremkommelighet for syklende under vinterforhold. Der dette gjelder gang- og sykkelvei eller sykkelveier med fortau, gir barveistandard på disse strekningene vesentlig bedre fremkommelighet også for gående, personer med barnevogn, rullestolbrukere, med flere.

For å evaluere krav og følge opp kontrakter og metoder som gir god fremkommelighet for trafikantene, innhenter Statens vegvesen erfaringer med vinterdrift av gang- og sykkelveier. Hvert år blir deler av gang- og sykkelveianleggene inspirert, og mindre hindringer blir utbedret. I 2017 er 168 km gang- og sykkelvei inspirert og 137 km er utbedret og godkjent. Ved utgangen av 2017 var totalt 75 pst. av sykkelveinettet langs riksvei inspirert og 49 pst. utbedret.

I samsvar med målet for 2017 ble 20 holdeplasser oppgradert til universell utforming. Nye holdeplasser som etableres i større prosjekter, følger dagens krav til universell utforming. To viktige kollektivknutepunkter ble oppgradert med universell utforming i 2017. Tre av fem planlagte knute-

punktsoppgraderinger ble utsatt i påvente av andre tiltak, samarbeid med andre aktører og avklaring av finansiering.

Satsingen på høystandard kollektivløsninger i byområdene gjennom bymiljø- og byvekstavtalene bidrar til å gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig og universelt uformet. Universell utforming har vært en grunnleggende forutsetning for utviklingen av Bybanen i Bergen. Bussveien på Nord-Jæren og Metrobussen i Trondheim innebærer bl.a. innkjøp av en moderne busspark. I prosjektporteføljen til bymiljø-/byvekstavtalene er det flere mindre kollektivtrafikktiltak som gir økt tilgjengelighet til kollektivsystemet. Oppgradering av holdeplasser langs bane- og busstraséene gjør av- og påstigning enklere, og det satses på mer enhetlig informasjon til de reisende.

### Mål og prioriteringer 2019

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 dermed bidra 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.

Regionreformen og områdegjennomgangen medfører at Statens vegvesen i 2019 er i en omstillingsfase. Staten skal legge til rette for endringer som dette medfører, og samtidig nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Staten vil i 2019 gjennomføre flere tiltak for at endringene gjennomføres slik at de ansatte og etatens oppgaver ivaretas på best mulig måte.

Klimaendringene gir økte utfordringer med flom og skred. Dette utgjør en betydelig risiko for veinettet. Det arbeides fortsatt med å teste og videreutvikle teknologi for å kartlegge, overvåke og sikre mot skred. Statens vegvesen skal også etter regionreformen ha ansvaret for nasjonale sikkerhetsoppgaver knyttet til skred og flom. Gjennom veitrafikksentralene skal Statens vegvesen koordinere tiltak og styre tilgjengelighet på hele veinettet, samt gi informasjon til trafikantene.

Det er en ambisjon at Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der veiteknologi og selvkjørende kjøretøy inngår, samtidig som personvern og nasjonale sikkerhetsinteresser ivaretas. Statens vegvesen skal i 2019 arbeide med rammevilkårene for et intelligent

transportsystem og starte arbeidet med å etablere et lovmessig og teknologisk grunnlag for det fremtidige digitale navigerbare veinettet.

Vedlikehold er viktig for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til veinettet. I tillegg settes det av betydelige midler til fornying for å redusere vedlikeholdsetterslep. Arbeidet med å utbedre tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene og ta igjen vedlikeholdsetterslep i tunnelene, videreføres. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommelighet og trafikksikkerhet. 21 tunneler er planlagt ferdig utbedret i løpet av 2019. Se nærmere omtale under *Tilstandsvurdering og hovedutfordringer*.

Budsjettforslaget samlet sett (vedlikehold på post 22, oppgradering av tunneler på post 29 og fornying på post 30) fører til at vedlikeholdsetterslepet blir redusert med om lag 1 800 mill. kr. Fra 2015 som er det første året på flere tiår at vedlikeholdsetterslepet ble redusert, og med budsjettforslaget for 2019, vil etterslepet være redusert med om lag 7 mrd. kr. Det er knyttet usikkerhet til beregningene.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2019. Store deler av rammen brukes til å sikre rasjonell gjennomføring av vedtatte prosjekter. Det er prioritert midler til anleggsstart for skredsikringsprosjektet rv. 5 Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane. Videre er det prioritert midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag. Det er satt av midler til forberedende arbeider på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Troms og Nordland. Det er også satt av midler til Ny jord og forberedende arbeider på prosjektet E18 Retvet–Vinterbro i Akershus. Det er funnet rom for å starte opp en rekke nye tiltak, i hovedsak innenfor fornying. I tillegg prioriteres nye tiltak innenfor statens ansvarsområde i de inngåtte bymiljø- og byvekstavtalene.

Innenfor programområdene blir det startet opp en rekke nye tiltak, i hovedsak utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. er det prioritert å videreføre arbeidene med utbedringsstrekningen på rv. 9 i Vest-Agder og starte opp arbeidene på enkelte delstrekninger på utbedringsstrekningen rv. 3 i Østerdalen. I tillegg legges det opp til å gjennomføre tiltak på flere ferjekaier for å legge til rette for større ferjer i forbindelse med utlysning av nye anbud. I trafikksikkerhetsarbeidet må satsingen på tiltak som kan påvirke trafikantatferd, fysiske tiltak på veinettet og kjøretøyrettede tiltak, videreføres.

Statens vegvesen har i 2018 innført styringsmål i planfasen og videreutviklet prosjektstyringen i alle faser. Dette arbeidet videreføres og videreutvikles i 2019, og bidrar til bedre prosjekt- og kostnadsstyring i alle prosjektenes faser. Alle prosjekter over 200 mill. kr følges tett opp både i planfasen og i gjennomføringsfasen.

Statens vegvesen fortsetter det strategiske arbeidet med å modernisere veiplanlegging i henhold til statens prosjektmodell. Et prioritert tiltak er bruk av digitale informasjonsmodeller ved veiutbygging. I 2017 ga Statens vegvesen adgang for kontroll og godkjenning av bruprosjekter ved bruk av informasjonsmodeller. Dette har bidratt til flere planlagte utbygginger ved bruk av denne metoden. Arbeidet med å innføre bruk av digitale informasjonsmodeller innenfor bygging, drift og vedlikehold av veianlegg videreføres også i 2019.

For å motvirke arbeidskriminalitet arbeider Statens vegvesen sammen med bransjen med forebyggende tiltak og strengere kontroll, samt å avdekke organisert kriminalitet innen anleggsmarkedet. Statens vegvesen har bl.a. utviklet «Karakterboka», et system for å evaluere leverandørens arbeid. Hensikten er å dokumentere Statens vegvesens erfaringer som byggherre på en systematisk måte, og å bruke disse erfaringene ved tildeling av nye kontrakter. HMS er ett av flere områder leverandørene evalueres på.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres risikobasert tilsyns- og kontrollvirksomhet og utvikling av digitale løsninger for trafikantene. Den prioriterte innsatsen av utekontroll av tunge kjøretøyer videreføres i 2019. Det samme gjelder innsatsnivået for kontroll av sikring av last, kjøre- og hviletid og kabotasje. Statens vegvesen arbeider for at ulike analyser av transportdata brukes i utviklingen av det navigerbare digitaliserte veinettet.

Statens vegvesen har gjennomført en utredning om utfordringer og mulighetene for å videreutvikle ferjemarkedet på lang sikt. Utredningen danner grunnlag for langsiktige tiltak for å sikre brukerne et godt, sikkert og kostnadseffektivt ferjetilbud som bidrar til økt samfunnsnytte. Statens

vegvesen arbeider videre med tiltak for å styrke det offentlige kjøpet av ferjetjenester bl.a. gjennom å forbedre innkjøpsprosesser, bedre samordningen på oppdragsgiversiden gjennom å utforme en nasjonal ferjestrategi og utarbeide løsninger som sikrer samlede styringsdata for ferjedriften.

Veitransporten gir klimagassutslipp fra veitrafikken, ferjedriften, drift og vedlikehold og bygging av infrastruktur. Viktige tiltak for å redusere utslippene fra veitrafikken er lav- og nullutslippskjøretøy, blande inn bærekraftig biodrivstoff i ordinært drivstoff og at flere bruker kollektivtrafikk, går eller sykler. Statens vegvesen fortsetter arbeidet for å nå nullvekstmålet i de store byene, og øke sin kunnskap om kjøretøy og drivstoff med lave klimagassutslipp og effektiv virkemiddelbruk. I utbyggingsprosjekter og ved drift og vedlikehold reduseres utslippene ved valg av drivstoff, utbyggingsgrep og materialbruk.

CO<sub>2</sub>-utslippene fra den statlige ferjedriften reduseres ved at det nå stilles krav til lav- og nullutslippsteknologi i samtlige nye kontrakter. Statens vegvesen har lyst ut en utviklingskontrakt for en ferje som skal driftes med hydrogen-elektrisk teknologi, med planlagt driftsoppstart i 2021. Utviklingskontrakten skal bidra til utviklingen av hydrogen som et nullutslippsalternativ for samband som ikke lar seg drifte helelektrisk fordi energiforbruket er for stort eller at strøm fra strømmettet ikke er tilgjengelig. Norges første batteridrevne bilferje ble utviklet gjennom et tilsvarende prosjekt. Teknologit utvikling innen ferjedriften har betydning for fremtidige utslippsreduksjoner fra skipsfart og gir gode utviklingsmuligheter for norsk maritim industri.

### Nærmere om budsjettforslaget

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

Tabell 5.2 viser årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen for den første seksårsperioden i Nasjonal transportplan 2018–2029, bevilgning 2018 inkludert revidert nasjonalbudsjett 2018 og forslag til bevilgning for 2019.

Tabell 5.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Veiformål

|              |   | Mill. 2019-kr    |                    |                 |
|--------------|---|------------------|--------------------|-----------------|
| Kap.<br>Post |   | Gj.snitt per år  |                    | Forslag<br>2019 |
|              |   | NTP<br>2018–2023 | Bevilgning<br>2018 |                 |
| 1320         | Statens vegvesen  |                  |                    |                 |
| NY 01        | Driftsutgifter  | 4 285,1          | 4 384,5            | 4 334,9         |
| NY 22        | Drift og vedlikehold                                      | 7 542,7          | 6 289,1            | 6 731,8         |
| NY 28        | Trafikant- og kjøretøytilsyn                              | 2 031,2          | 2 138,3            | 2 179,5         |
| 29           | OPS-prosjekter  | 2 523,0          | 1 014,0            | 1 631,4         |
| 30           | Riksveiinvesteringer                                      | 14 239,8         | 13 639,3           | 12 555,2        |
| 31           | Skredsikring riksveier                                    | 587,5            | 650,5              | 1 093,4         |
| 36           | E16 over Filefjell  | 84,8             | 120,8              | 179,7           |
| 37           | E6 vest for Alta  | 35,5             | 138,2              | -               |
| 61           | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene           | 236,0            | 272,5              | 264,5           |
| 62           | Skredsikring fylkesveier                                  | 778,1            | 776,9              | 776,9           |
| 63           | Tilskudd til gang- og sykkelveier                         | 105,5            | 78,5               | 78,5            |
| NY 64        | Utbedring på fylkesveier for tømmertransport              | -                | -                  | 25,0            |
| 72           | Kjøp av riksveiferjetjenester                             | 1 656,0          | 1 277,3            | 1 277,3         |
| NY 73        | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 524,8            | 531,4              | 531,4           |
|              | Sum NTP-formål på kap. 1320 Statens vegvesen              | 34 633,6         | 31 311,4           | 31 659,6        |
| 1321         | Nye Veier AS  | 5 431,9          | 5 431,9            | 5 431,9         |
|              | Tilskudd til fylkesveier, inkl. tunnelsikkerhetsforskrift | 1 371,1          | 1 694,6            | 1 794,6         |
|              | Sum Veiformål   | 41 436,6         | 38 437,7           | 38 886,0        |

Det vises til omtale innledningsvis under kap. 1320 Statens vegvesen om ny poststruktur.

For å kunne sammenligne budsjettforslaget for 2019 med tidligere år er rammer i Nasjonal transportplan 2018–2029 og bevilgninger for 2018 beregnet i henhold til ny poststruktur. I 2019-budsjettet er tidligere kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, overført til kap. 1320 ny post 73 med samme tittel.

For Veiformål er det en oppfølgingsprosent på 31,1 av planrammen etter to år av planperioden 2018–2023. Med gradvis opptrapping for 21.30 Veiformål vil budsjettforslaget ligge under gjennomsnitt (en tredjedel eller 33,3 pst. av planrammen) etter to år. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

*Virkninger av budsjettforslaget*

Tabell 5.3 Forventede virkninger av budsjettforslaget for 2019 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksveinettet

|   |     |
|---|-----|
| Antall km veinett utbedret med gul midtstripe                                   | 103 |
| Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk        | 104 |
| Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier                            | 2   |
| Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking                        | 48  |
| Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret                                  | 6   |
| Antall km tilrettelagt for gående og syklende                                   | 76  |
| Antall km kollektivfelt bygd  | 3   |
| Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet | 10  |
| Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet                  | 54  |

I 2019 legges det opp til å utbedre om lag 100 km riksvei slik at veien blir bred nok til at den tilfredsstillende kravet til gul midtlinje. Videre legges det opp til å åpne for trafikk til sammen om lag 104 km nye firefelts veier inkl. Nye Veier AS sin portefølje. Med budsjettforslaget er det også lagt opp til å fullføre om lag 76 km gang- og sykkelveianlegg,

hvorav 30 km i byer og tettsteder. 10 kollektivknutepunkter og om lag 50 holdeplasser er planlagt oppgradert til universell utforming. I tillegg forutsettes det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 48 km av riksveinettet i 2019.

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<br>2017 | <sup>1</sup> Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---|------------------|--|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter  |                  |  | 4 334 900       |
| 22   | Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>  |                  |  | 6 731 800       |
| 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> | 11 555 823       | 11 759 844                               |                 |
| 28   | Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>  |                  |  | 2 179 500       |
| 29   | OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>  | 543 798          | 989 300                                  | 1 631 400       |
| 30   | Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31</i>  | 14 631 941       | 13 978 000                               | 12 555 200      |
| 31   | Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>  | 943 269          | 638 200                                  | 1 093 400       |
| 34   | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>   | 350 794          | 272 500                                  | 18 300          |
| 35   | Veiutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>   | 3 143            |  |                 |
| 36   | E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>  | 417 947          | 119 100                                  | 179 700         |
| 37   | E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>  | 330 686          | 135 000                                  |                 |
| 61   | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene   | 170 700          | 181 700                                  | 264 500         |
| 62   | Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i>  | 377 077          | 758 700                                  | 776 900         |
| 63   | Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i>   | 96 916           | 76 400                                   | 78 500          |
| 64   | Utbedring på fylkesveier for tømmertransport  |                  |  | 25 000          |
| 72   | Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>   | 1 155 034        | 1 241 300                                | 1 277 300       |
| 73   | Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene   |                  |  | 531 400         |
|      | Sum kap. 1320   | 30 577 128       | 30 150 044                               | 31 677 800      |

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 85 S (2017–2018) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2018 og Innst. 400 S (2017–2018) ble kap. 1320, postene 23 og 61 økt med hhv. 28,5 og 90,8 mill. kr.

*Ny poststruktur for kap. 1320 Statens vegvesen*

For å gi en bedre oversikt over hva Statens vegvesens budsjett går til er poststrukturen på kap. 1320 Statens vegvesen endret. Post 23 Drift og vedlikehold av riksveier, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., avvikles og det opprettes tre nye poster:

- post 01 Driftsutgifter
- post 22 Drift og vedlikehold av riksveier
- post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.

I gammel poststruktur fulgte inndelingen i poster i stor grad de konkrete oppgavene Statens vegvesen har. Alle relevante kostnader, inkl. administrasjonskostnader, ble ført over den enkelte post. I ny poststruktur føres administrasjonskostnader som hovedregel, på post 01. Tabell 5.4 viser tekniske endringer i forbindelse med ny poststruktur.

Tabell 5.4 Overgang fra gammel til ny poststruktur på kap. 1320 Statens vegvesen

|                                      | (1000 kr)  |                        |                           |                       |                     |
|--------------------------------------|--|------------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| <i>Gammel poststruktur</i>           | 23 Drift og vedlikehold av riksveier, trafikant og kjøretøytilsyn m.m. | 30 Riksveinvesteringer | 31 Skredsikring riksveier | 36 E16 over Filefjell | Sum ny poststruktur |
| <i>Ny poststruktur</i>               |  |                        |                           |                       |                     |
| 01 Driftsutgifter                    | 3 706 300  | 621 900                | 4 100                     | 2 600                 | 4 334 900           |
| 22 Drift og vedlikehold av riksveier | 6 731 800  | -                      | -                         | -                     | 6 731 800           |
| 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn      | 2 179 500  | -                      | -                         | -                     | 2 179 500           |
| 30 Riksveinvesteringer               | -  | 12 555 200             | -                         | -                     | 12 555 200          |
| 31 Skredsikring riksveier            | -  | -                      | 1 093 400                 | -                     | 1 093 400           |
| 36 E16 over Filefjell                | -  | -                      | -                         | 179 700               | 179 700             |
| Sum gammel poststruktur              | 12 617 600   | 13 177 100             | 1 097 500                 | 181 300               | 27 074 500          |

*Post 01 Driftsutgifter*

Posten omfatter i tillegg til ordinære driftsutgifter som lønn, reiser og husleie mv., bl.a. utgifter til FoU, Norsk vegmuseum, forvaltning av riks- og fylkesveier samt oppgaver på transportområdet:

- overordnet ledelse og strategisk planlegging omfatter Statens vegvesens arbeid med Nasjonal transportplan, etatsens handlingsprogram og budsjett, sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver og kommunikasjon
- Statens vegvesens myndighets- og forvaltningsoppgaver som statlig organ på både riks- og fylkesveier, herunder:
  - vedta og gjennomføre trafikkregulerende tiltak, fastsette veilister, behandle dispensasjon for spesialtransporter
  - ansvar for å drifte veitrafikksentralene som overvåker og styrer trafikken, herunder tunneler på riks- og fylkesveier
  - forvalte grunneiendommer, avgi eller bistå ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, behandle eller bistå ved behandling av søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel, gravetillatelse
  - samle inn eller bistå ved innsamling og bearbeiding av vei- og trafikkdata
  - etablering og drift av automatisk trafikkontroll (ATK)
  - inspeksjon og sikkerhetskontroll av vei og veirelaterte elementer
  - ivareta arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap

- sikkerhetsgodkjenning av tunneler, samt kontroll og godkjenning av bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner
- behandle fravikssøknader fra veinormalene for tunneler, bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner
- utvikling av digitale løsninger innen vei- og transportområdet.

Videre inngår midler til kjøp av reservebrumateriell og felles etatsutgifter. Felles etatsutgifter omfatter bl.a. arbeid med:

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

*Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier*

Posten består av underpostene *drift av riksveier* og *vedlikehold av riksveier* som tidligere ble budsjettet på post 23. Utgifter til husleie, IKT, reiser, kommunikasjon, drivstoff, kjøp av biler/maskiner, ombygging av lokaler, kontorrekvisita og administrative påslag i regionene knyttet til drift og vedlikehold av riksveier er overført til post 01.

Post 22 vil i hovedsak bestå 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. Utgifter direkte knyt-

tet til de operative oppgavene omfatter utgifter til planlegging, prosjektering og byggherreoppfølging (utforming, konkurranseutsetting og oppfølging) av drifts- og vedlikeholdskontrakter.

#### Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Posten omfatter tidligere underpost *trafikanter og kjøretøy* på post 23, med unntak av administrative påslag som overføres til post 01 og utgjør 300 mill. kr i 2019. Dette innebærer at all aktivitet knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet føres på denne posten.

#### Post 30 Riksveiinvesteringer

Posten videreføres, med unntak av underpost 30.9 *Ikke rutefordelte midler* og overheadutgifter (administrativt påslag for fellesfunksjoner og påslag i regionene).

Utgifter som kan knyttes *direkte* til et prosjekt, skal fortsatt føres på post 30, eksempelvis planlegging, prosjektering og byggherreoppfølging. Dette omfatter bl.a. alle utgifter som inngår i KS2/styringsrammen, med unntak av overheadutgifter som nevnt over.

De øvrige investeringspostene behandles som post 30.

#### Øvrige poster

De øvrige postene på Statens vegvesens budsjett, dvs. postene 29, 34, 61, 62, 63, 64, 72 og 73, påvirkes ikke av endringene i poststrukturen, og videreføres uendret.

#### Bindinger

1. januar 2019 vil bindingene, dvs. restbehovet knyttet til fullføring av prosjekter som er vedtatt før Stortingets vedtak av budsjettet for 2019, utgjøre om lag 56,8 mrd. kr. Om lag 35,2 mrd. kr skal dekkes med statlige midler inkl. refusjonsforpliktelser. Med budsjettforslaget for 2019 vil bindingene per 31. desember 2019 utgjøre om lag 48,9 mrd. kr. Av dette skal om lag 30,4 mrd. kr dekkes med statlige midler inkl. refusjonsforpliktelser. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og tidligere gjennomførte OPS-prosjekter.

Tabell 5.5 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2019, budsjettforslag for 2019, bindinger ved inngangen til 2020, behov/bindinger i 2020, 2021 og etter 2021.

Tabell 5.5 Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2019

|  | Mill. kr                       |                 |                                |               |               |                         |
|--|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------|---------------|-------------------------|
|  | Bindinger<br>per<br>01.01.2019 | Forslag<br>2019 | Bindinger<br>per<br>01.01.2020 | Behov<br>2020 | Behov<br>2021 | Bindinger<br>etter 2021 |
| Post 29 OPS-prosjekter                       | 6 300                          | 1 631,4         | 5 800                          | 1 500         | 1 700         | 4 000                   |
| – eksisterende prosjekter                    | -                              | 1 131,4         | -                              | 700           | 700           | -                       |
| – nye prosjekter <sup>1</sup>                | 6 300                          | 500,0           | 5 800                          | 800           | 1 000         | 4 000                   |
| Post 30 Riksveiinvesteringer                 | 26 900                         | 12 555,2        | 22 700                         | 10 870        | 6 620         | 7 750                   |
| – store prosjekter                           | 20 700                         | 6 802,0         | 17 000                         | 5 900         | 4 000         | 7 100                   |
| – bymiljøavtaler og byvekstavtaler           | 1 100                          | 659,7           | 1 800                          | 1 000         | 550           | 250                     |
| – programområdene                            | 2 100                          | 1 982,7         | 1 600                          | 1 200         | 300           | 100                     |
| – fornying                                   | 3 000                          | 2 133,5         | 2 300                          | 1 500         | 500           | 300                     |
| – planlegging og grunnverv                   | -                              | 807,3           | -                              | 1 100         | 1 100         | -                       |
| – nasjonale turistveier                      | -                              | 170,0           | -                              | 170           | 170           | -                       |
| Post 31 Skredsikring riksveier               | 1 770                          | 1 093,4         | 1 850                          | 810           | 660           | 380                     |
| Post 36 E16 over Filefjell                   | 270                            | 179,7           | 90                             | 90            |               | 0                       |
| Sum inkl. refusjoner <sup>2</sup>            | 35 240                         | 15 459,7        | 30 440                         | 13 270        | 8 980         | 12 130                  |
| Vedtatte refusjonsforpliktelser <sup>2</sup> | 1 170                          | 430,0           | 740                            | 390           | 300           | 50                      |

<sup>1</sup> Ekskl. utgifter knyttet til driftsfasen.

<sup>2</sup> Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2019.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 334,9 mill. kr.

Posten dekker ordinære driftsutgifter, administrasjon, lønn, husleie mv., som er nødvendig for å kunne bidra til at de oppgaver som er beskrevet i budsjettet, og andre styringsdokumenter, kan gjennomføres på en effektiv måte i tråd med Stortingets forutsetninger. Hvilke utgifter som omfattes av den nye posten, er nærmere redegjort for under *Ny poststruktur for kap. 1320 Statens vegvesen*.

### Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 6 731,8 mill. kr, fordelt med 3 614,4 mill. kr til drift og 3 117,4 mill. kr til vedlikehold.

Den nye posten vil i hovedsak bestå 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. Utgifter direkte knyttet til de operative oppgavene omfatter utgifter til planlegging, prosjektering og byggherreoppfølging (utforming, konkurranseutsetting og oppfølging) av drifts- og vedlikeholds-kontrakter. Det vises til omtale under *Ny poststruktur for kap. 1320 Statens vegvesen*.

#### Drift

Det foreslås 3 614,4 mill. kr til drift av riksveier i 2019.

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 miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring og trafikkinformasjon.

Byggherreoppgaver omfatter bl.a. planlegging av tiltak, å utarbeide konkurransegrunnlag, innhente og behandle tilbud, inngå kontrakter, følge opp og kontrollere entreprenørens leveranser, ivareta byggherrens HMS-ansvar, delta på overtakelsesforretning (en befaring der byggherre overtar ansvaret for driftsområdet fra entreprenør ved avsluttet kontraktsperiode) og oppfølging i garantiperioden.

Statens vegvesen har gått gjennom rutineene for drift og renhold av toalettanlegg på rasteplasser og døgnhvileplasser for å sikre gode forhold for trafikantene. I 2018 ble det plassert ut helårs-

toaletter der behovet er størst. Statens vegvesen arbeider for å gjøre rasteplassene bedre, mer funksjonelle og mer kostnadseffektive.

For vinterdriften er brøyting, salting og strøing de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker blir fulgt opp spesielt. Salting av veibanen reduserer antall ulykker. Samtidig har salting negative miljøeffekter. Det er derfor et mål at forbruket av salt er på et lavest mulig nivå samtidig som kravene til trafikkikkerhet og fremkommelighet ivaretas. For å sikre at saltforbruket er så lavt som mulig samtidig som kravene til kjøreforhold ivaretas, gjennomføres relevante tiltak som bl.a. bedre opplæring av byggherrepersonell, endret oppgjørsform for salt/strøing i kontrakter for vinterdriften og forbedring av systemer for oppfølging av vinterdrift. Det er ventet at disse tiltakene bidrar til en reduksjon i saltforbruket.

#### Vedlikehold

Det foreslås 3 117,4 mill. kr til vedlikehold av riksveier. Dette er en økning med om lag 400 mill. kr fra 2018.

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 trafikkikkerhet, 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. Ut fra en hensiktsmessig utnyttelse av ressursene varierer fordelingen av midler mellom de ulike tiltakstypene under vedlikehold noe fra år til år.

Ordinært vedlikehold budsjetteres på post 22 innenfor de tiltakene som er beskrevet ovenfor. Når det gjelder tunneloppgraderingsprogrammet, budsjetteres svært mye av midlene på post 30 under fornying, men også på post 22 og en del midler på post 29. Innsatsen for å få redusert det faktiske vedlikeholdsetterslepet består av midler fra disse tre postene.

I budsjettforslaget reduseres vedlikeholdsetterslepet på tunneler med 2 600 mill. kr mens det samlede vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet reduseres med om lag 1 800 mill. kr. Fornyingsmidlene brukes i 2019 hovedsakelig til å oppgradere tunneler på TEN-T-veinettet og det er innsatsen i disse tunnelene som gjør at forfallet samlet sett reduseres. For øvrige veielementer øker vedlikeholdsetterslepet.

Det settes av om lag 770 mill. kr til vedlikehold av tunneler, som er en økning med 70 mill. kr fra 2018. I tillegg er det satt av om lag 400 mill. kr til oppgradering av tunneler på post 29 og 1 780 mill. kr til fornying av tunneler i forbindelse med tunneloppgraderingsprogrammet på post 30. Til sammen er det satt av om lag 2 950 mill. kr til vedlikehold og fornying av tunneler som er en videreføring av nivået i 2018.

En stor del av tunnelene på riksveinettet er mer enn 30 år gamle. Mange er lange og har mye teknisk utstyr. Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk, og reparasjon av skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling, prioriteres. Videre prioriteres tiltak i tunneler med større vedlikeholdsetterslep og behov for oppgraderinger for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene, i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029. Utilstrekkelig vedlikehold av tunnelene over mange år har ført til behov for omfattende vedlikehold, reparasjon og utskifting av gammelt sikkerhetsutstyr. Det er ofte rasjonelt å gjennomføre tyngre vedlikehold i tunneler samtidig med oppgraderingstiltak og fornying i forbindelse med tunneloppgraderingsprogrammet. Med tyngre vedlikehold i tunnelene menes periodisk utskiftning av utstyr med begrenset levetid, f.eks. nødutstyr, gassmålere, kjøleanlegg i teknisk rom, betongelementer, avfuktingsanlegg, vifter etc. Dette innebærer at utbedring av tunnelene finansieres både fra post 22 og post 30. Det vises til nærmere omtale av fornying under post 30 Riksveiinvesteringer.

Det settes av om lag 430 mill. kr til vedlikehold av bruer og ferjekaier i 2019. Dette er en økning på om lag 70 mill. kr fra 2018. Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften.

Statens vegvesen gjennomfører systematiske inspeksjoner av bruer, ferjekaier og tunneler for å sikre at skader blir oppdaget, overvåket og rettet for å unngå at alvorlige hendelser oppstår. I 2017 foretok Statens vegvesen en gjennomgang av inspeksjonsrutinene som bidro til endringer i retningslinjene for bruinspeksjoner. Formålet var å få mer målrettede inspeksjonsrutiner som i større grad baseres på risiko og sårbarhetsanalyser, for å sikre at ressursene blir brukt mer effektivt.

Mange av bruene på riksveinettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder som nå gir behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering. Kontinuerlig vedlikehold av bruer for å

motvirke slitasje og nedbryting er viktig for å opprettholde bruens levetid og bæreevne. Bruer bygd på 1970- og 1980-tallet har lavere standard enn resten av bruene på riksveinettet, herunder en lavere bestandighet på betong. Dette fører til økt behov for vedlikehold. Totalt er det over 2 000 bruer på riksveinettet som ble bygd etter denne standarden.

En annen stor kostnad i bruvedlikeholdet er rutinemessig vedlikehold av maling på stålbruer. Denne korrosjonsbeskyttelsen bør vedlikeholdes etter 25–30 år for å unngå mer omfattende og kostbart vedlikehold. Forfallet på bruene har bygd seg opp over år og ført til behov for omfattende utbedring og større vedlikeholdstiltak.

I 2019 settes det av om lag 960 mill. kr til vedlikehold av veidekker, som er en økning på om lag 30 mill. kr fra 2018. Økning i oljeprisen har bidratt til at kontrakter for dekkevedlikehold hadde en gjennomsnittlig prisøkning på om lag 11 pst. fra 2017 til 2018. Andelen veidekke som tilfredsstillende krav til spor og jevnhet i vedlikeholdsstandarden, ventes å bli noe redusert i 2019. Ved inngangen til 2018 tilfredsstilte 90,2 pst. av veidekkene kravene til spor og jevnhet.

Til vedlikehold av dreneringsanlegg (grøfter, kummer og rør) settes det av om lag 370 mill. kr i 2019. Dette er en økning på om lag 160 mill. kr fra 2018. Det er nødvendig for å sikre akseptabel levetid for de nye veidekkene, herunder rensk av grøfter og vedlikehold av dreneringsanlegg langs veiene. Flere perioder med intense nedbørmengder påvirker veienes bæreevne. Velfungerende drenering er en forutsetning for en akseptabel levetid på veidekkene og for at veinettet skal kunne holdes åpent for trafikk i perioder med mye nedbør.

Det er satt av om lag 310 mill. kr til vedlikehold av veiutstyr i 2019, en økning med om lag 90 mill. kr fra 2018. Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumlefelt), 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. Nyere digitalt veiutstyr leverer mer informasjon til trafikanter og styringsinformasjon til veitrafikksentralene. Dette utstyret krever en annen type vedlikehold enn tidligere.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av om lag 230 mill. kr i byggherrekostnader, inklusive byggherrekostnader for fylkesveier.

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

## Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås 2 179,5 mill. kr til trafikant- og kjøretøyområdet.

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

I trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig å legge til rette for god førerkompetanse og god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene. For å redusere utslippene fra veitrafikken er det viktig å sikre god miljømessig kjøring og god standard på kjøretøyene.

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

Det forekommer brudd på vilkår for godkjenning og annen ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, f.eks. ved verksteder og trafikkskoler. En aktiv tilsyns- og kontrollvirksomhet er sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidrar til å sikre kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken. Statens vegvesen arbeider med å videreutvikle risikobasert tilsyns- og kontrollaktivitet. Stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller er et av virkemidlene som brukes. Statens vegvesen viderefører innsatsen med tilsyn som bidrar til å forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter, samt å sikre forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Målrettet utekontroll for å påse at regelverk følges blir videreført med kontroll til tider og på steder som bidrar til økt trafikksikkerhet og like konkurransevilkår i transportbransjen. Innsatsnivået for kontrollene videreføres og sikring av last, vinterutrustning, kjøre- og hviletid og kabotasje prioriteres. Kontroller skal gjennomføres på bakgrunn av kvalifiserte metoder for utvelgelse av kontrollsubjekt. Systemet for risikokvalifisering av transportforetak som ble tatt i bruk i 2018, bidrar til dette. Gjennom ytterligere bruk og analyse av data fra ulike kilder skal dette videreutvikles i 2019. Målet er å identifisere de kjøretøyene som klassifiseres som risikoobjekter, slik at disse kontrolleres grundig, mens kjøretøy uten feil og mangler i minst mulig grad stanses i kontroll.

Målrettet tilsyn skal videreføres gjennom kvalifiserte metoder for å velge ut tilsynssubjekter og -temaer. Statens vegvesen samarbeider med andre

kontroll- og tilsynsmyndigheter, samt næringsvirksomheter gjennom bl.a. felles kontroller og utveksling av informasjon. Statens vegvesen og bedrifter som kjøper transport, har de senere årene samarbeidet gjennom «Trygg Trailer» for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten i vintersesongen for tunge kjøretøy i Norge. Samarbeidet videreføres i 2019.

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 arbeider med gjennomføring av regelverket slik at dette kan tre i kraft innen fristen høsten 2020. Regelverket er primært rettet mot bilindustrien og uavhengige testinstanser, og skal sikre bedre kvalitet i typegodkjenningsordningen og redusere muligheten for manipulering med testresultater og målekrav. Hensikten er å gjøre nye kjøretøy sikrere og bidra til lavere utslipp. Det innføres også nye krav til markedsovervåkning av kjøretøy samt deler og tilbehør til kjøretøy.

Forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn på vei trådte i kraft 1. januar 2018. Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen. Som et ledd i dette følger etaten med på den internasjonale utviklingen også på opplærings- og prøvesiden, for bedre å kunne legge til rette for endringer i regelverket på området fremover.

I 2019 innføres en ordning med mer omfattende godkjennings- og tilsynsforpliktelse for alkoholverksteder og kjøretøy der alkohol er påkrevet. Tilsvarende gjelder for kontrollorganer samt personell som skal utføre periodisk kjøretøykontroll.

God kvalitet på føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Tilstrekkelig kompetanse hos trafikklærerne er et vesentlig bidrag til at føreropplæringen blir gjennomført i tråd med intensjonen. Nye krav til etterutdanning og en regodkjenningsordning for trafikklærere blir vurdert i 2019. Etterutdanningen er nødvendig for å sikre tilstrekkelig kompetanse og utvikling hos trafikklærere.

Statens vegvesen arbeider med å gjennomføre en bedre identifikasjonskontroll av personer som gjennomfører teoretiske og praktiske prøver. Sammen med utviklingen av et nytt datasystem for gjennomføring av teoretiske prøver bidrar dette til å motvirke juks både på teoretiske og praktiske prøver.

Strykprosenten på teoriprøver ligger i gjennomsnitt høyt, men varierer en del mellom aldersgrupper. Statens vegvesen vurderer om det er tiltak som kan iverksettes, for å få strykprosenten ned.

Stadig flere offentlige etater ønsker å bruke Statens vegvesens infrastruktur for teoriprøver for å gjennomføre prøver innenfor eget ansvarsområde. Vegvesenet forventer at etterspørselen øker. En slik samkjørt prøvewirksomhet gir høyere kompetanse, god tilgjengelighet for brukerne og bedre utnyttelse av offentlige investeringer og ressurser.

Forskning viser at øvelseskjøring gjennom tilstrekkelig mengdetrening er et viktig element for å få trafikksikre bilførere. For å motivere til økt mengdetrening, viderefører Statens vegvesen informasjonstilbudet til foreldre og foresatte. Statens vegvesen utvider også samarbeidet med trafikkskolenes organisasjoner, NAF og andre relevante samarbeidspartnere.

Eksterne undersøkelser viser at eldre som deltar på kurset Bilfører 65+, har lavere ulykkesrisiko enn de som ikke deltar på kurs. Som følge av at andelen eldre med førerrett øker, viderefører Statens vegvesen opplæringstiltaket Bilfører 65+. Statens vegvesen og Helsedirektoratet har på oppdrag fra departementene igangsatt en vurdering av mulige forenklinger i ordningen med helseattest for bilførere over 75 år.

Statens vegvesen har utviklet flere internettbaserte selvbetjeningsløsninger innenfor trafikkant- og kjøretøyområdet slik at brukerne får utført tjenestene på internett når de har behov for det. Arbeidet med å utvikle internettbaserte tjenester videreføres i 2019, og det er et mål å øke andelen som bruker disse løsningene. Det vurderes derfor å innføre differensierte gebyrer som et virkemiddel for å få flere til å benytte selvbetjeningsløsningen, jf. omtalen under kap. 4320, post 02.

Statens vegvesen arbeider for å få på plass en ordning med frivillig av- og påregistrering av kjøretøy uten at kjennemerkene må leveres inn. Av- og påregistrering gjøres da med selvbetjening på internett. Dette gir bileiere bedre og enklere mulighet til å avregistrere kjøretøy som i perioder ikke er i bruk, samtidig som antallet fysiske oppmøter hos Statens vegvesen kan reduseres. Målet er å innføre ordningen i løpet av 2019.

#### Kampanjer

Statens vegvesen viderefører arbeidet med nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Etatens kampan-

jestrategi går ut på å gjennomføre et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år da atferdsendring tar tid. Arbeidet rettes mot de trafikksikkerhetstemaene som har størst potensial for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken, og der en nasjonal kampanje vurderes å kunne ha effekt.

Statens vegvesen har i 2018 utviklet og lansert en ny nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet i trafikken. Denne fortsetter i 2019. Fartskampanjen har primært vært rettet mot ungdom de siste årene. Ny fartskampanje blir lansert i 2019. Bilbelte og samspillet mellom bilister og syklist er også temaer for de nasjonale kampanjene. Beltekampanjen rettes primært mot belte i buss og kombineres med kontrollaktivitet.

#### Autosys

Det settes av 210,5 mill. kr til å videreføre arbeidet med Autosys.

I Prop. 1 S (2015–2016) ble det gitt en omtale av det videre arbeidet i prosjektet med en kostnadsramme for hele prosjektet på 1 948 mill. kr som også inkluderte den allerede leverte førerkortdelen. Gjenstående leveranser har en kostnadsramme på 715 mill. kr og en styringsramme på 540 mill. kr. Prosjektet følger oppsatt plan for kostnad, omfang og tid. Prosjektet skal etter planen bli ferdig i første kvartal 2021.

De delene av prosjektet som gjelder førerkort, er satt i drift. Arbeidet med å erstatte kjøretøydelen startet i 2016 og to leveranser, godkjenning av kjøretøy og bransjeløsning, er satt i drift. Basert på erfaringene fra tidligere ble Autosys-kjøretøy delt opp i to uavhengige hovedleveranser, en for godkjenning og en for registrering av kjøretøy. Den siste er splittet ytterligere opp. Dette gjøres for å kunne ha løpende kontroll, styring og kvalitetsvurdering på mindre og mer håndterbare leveranser når det gjelder kostnad, omfang og tid. Leveransene settes i drift etter hvert som de blir ferdige. Statens vegvesen legger vekt på kontinuerlig videreutvikling av en effektiv prosjektgjennomføring og eierstyring.

Statens vegvesen har gjennom flere år arbeidet med effektivisering av virksomheten. Gjennom dette arbeidet er det beregnet effektiviseringsgevinster på om lag 100 mill. kr som følge av leveranser fra Autosysprosjektet og som følge av innføring av digitale løsninger, herunder Autosys. Gevinster for om lag 50 mill. kr i perioden 2014–2017 vil være realisert i løpet av 2018. Gevinstene er knyttet til utvikling av nye og forbedrede saksbehandlingssystemer på trafikkant- og kjøretøyom-

rådet samt nye selvbetjeningsløsninger og økt bruk av disse. Det innebærer at Statens vegvesen er i stand til å håndtere en økt oppgavemengde innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

De samfunnsmessige gevinstene av digitale løsninger er betydelige. Brukerne sparer tid når de ikke må møte opp på en trafikkstasjon, og Statens vegvesens ansatte unngår å utføre manuelle handlinger. De nye løsningene inneholder mer automatisert saksbehandlerstøtte som bl.a. sikrer likebehandling og mer effektiv saksbehandling. Effektiviseringen har bidratt til redusert bemanning. Det er ventet at bruken av internettbaserte selvbetjeningsløsninger fortsetter å øke fremover.

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

### Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 1 631,4 mill. kr i vederlag og avsetning til OPS-prosjekter i 2019.

#### *Avsetning til OPS-prosjekter*

Det er satt av 500 mill. kr i statlig bidrag til det nye OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet i Hedmark. Statens bidrag til prosjektet i anleggspenoden settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank og utbetales til OPS-selskapet ved trafikkåpning, jf. Prop. 45 S (2016–2017) om gjennomføring og finansiering av prosjektet. Det statlige bidraget til milepælsutbetalingen er i Prop. 45 S (2016–2017) anslått til om lag 2 mrd. kr.

Kontrakt for prosjektet ble inngått i mai 2018. Kontrakten ligger om lag 1,5 mrd. kr lavere enn tidligere anslag. Milepælsbetalingen ved trafikkåpning er kontraktsfestet til 2 430 mill. 2018-kr og blir indeksregulert frem til tidspunkt for trafikkåpning. Betaling for tilgjengelighet er kontraktsfestet til 124 mill. kr per år, som ikke indeksreguleres. Betaling for driftsstandard er kontraktsfestet til 26 mill. 2018-kr per år i kontraktsperioden og indeksreguleres. I tillegg er det kontraktsfestet en betaling for sikkerhet, som maksimalt utgjør 2 mill. kr per år, og som indeksreguleres.

Det samlede vederlaget til OPS-selskapet skal delfinansieres med bompenger, jf. Prop. 45 S (2016–2017). I tråd med forutsetningen i Prop. 45

S (2016–2017) skal betaling for tilgjengelighet i sin helhet finansieres med bompenger. I proposisjonen var denne delen av vederlaget anslått til 180–200 mill. kr, dvs. vesentlig høyere enn det avtalte vederlaget på 124 mill. kr. Som en følge av at samlet bompenggebidrag ligger fast, blir bompenggebidraget til milepælsbetalingen ved trafikkåpning høyere enn anslått i Prop. 45 S (2016–2017). Bompenggebidraget til milepælsbetalingen anslås nå til om lag 1 100 mill. 2018-kr. Det statlige bidraget til milepælsutbetalingen utgjør etter dette om lag 1 330 mill. 2018-kr.

Det er ventet at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2020.

#### *Vederlag til OPS-prosjekter*

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 2019 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 164,8 mill. kr.

E39 Lyngdal–Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i 2006 samtidig som strekningen Handeland–Fedda ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper frem til 2031. For 2019 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 291,5 mill. kr.

E18 Grimstad–Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble satt i drift i 2009 da strekningen ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper frem til 2034. For 2019 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 348,4 mill. kr.

Det er også lagt til grunn om lag 400 mill. kr til å oppgradere fire tunneler på OPS-strekningen E39 Lyngdal–Flekkefjord og fem tunneler på OPS-strekningen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

### Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 12 555,2 mill. kr på post 30 Riksveiinvesteringer, i 2019. I tillegg er det lagt til grunn om lag 4 400 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabell 5.6 viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2019 sammenlignet med den økonomiske rammen for første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2018–2029 og bevilgninger i 2018. I tabellen er budsjettammen til programområdetiltakene fordelt mellom de ulike områdene, mens det i Nasjonal transportplan 2018–2029 kun er satt av en samlet ramme.



Tabell 5.6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – post 30

|  | Mill. 2019-kr                       |                    |                 |
|--|-------------------------------------|--------------------|-----------------|
|  | Gj.snitt per år<br>NTP<br>2018–2023 | Bevilgning<br>2018 | Forslag<br>2019 |
| Store prosjekter                           | 7 051,3                             | 8 077,9            | 6 802,0         |
| Bymiljøavtaler og byvekstavtaler           | 1 815,8                             | 307,2              | 659,7           |
| Programområdetiltak                        | 2 463,0                             | 1 666,2            | 1 982,7         |
| – utbedringstiltak                         |                                     | 622,6              | 1 049,1         |
| – tiltak for gående og syklende            |                                     | 298,3              | 256,9           |
| – trafiksikkerhetstiltak                   |                                     | 509,0              | 514,4           |
| – miljø- og servicetiltak                  |                                     | 160,5              | 113,7           |
| – kollektivtrafikk og universell utforming |                                     | 75,8               | 48,6            |
| Fornyning av riksvei                       | 1 572,9                             | 2 307,6            | 2 133,5         |
| Planlegging og grunnerverv m.m.            | 1 169,6                             | 1 096,1            | 807,3           |
| Nasjonale turistveger                      | 167,2                               | 184,3              | 170,0           |
| Andel inntektskrav                         |                                     | 49,2               | 0,0             |
| Sum post 30                                | 14 239,8                            | 13 688,5           | 12 555,2        |

*Store prosjekter*

Det foreslås 6 802,0 mill. kr til store prosjekter i 2019. I tillegg er det lagt til grunn om lag 3 700 mill. kr i ekstern finansiering.

Følgende prosjekter med kostnad over 200 mill. kr er planlagt åpnet for trafikk i 2019:

- Rv. 110 Ørebekk–Simo i Fredrikstad kommune i Østfold
- E39 Eiganestunnelen i Stavanger kommune i Rogaland
- E39 Bjørset–Skei i Jølster kommune i Sogn og Fjordane
- E134 Damåsen–Saggrenda i Kongsberg kommune i Buskerud
- E134 Gvammen–Århus i Hjartrdal og Seljord kommuner i Telemark
- E134 Seljord–Åmot i Tokke, Kviteseid, Seljord og Vinje kommuner i Telemark
- Rv. 13 Ryfast i Stavanger og Strand kommuner i Rogaland
- E16 Sandvika–Wøyen i Bærum kommune i Akershus
- E16 Bagn–Bjørge i Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner i Oppland
- E6 Jaktøya–Klett–Senterveien i Melhus og Trondheim kommuner i Trøndelag
- Rv. 70 Tingvoll–Meisingset i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal

- E6 Helgeland nord i Hemnes og Rana kommuner i Nordland
- Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Bodø kommune i Nordland
- E6 Tana bru i Tana kommune i Finnmark.

Det er prioritert midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet E39 Betna–Vinjæra–Stormyra i Halså kommune i Møre og Romsdal og Hemne kommune i Trøndelag.

Det er satt av midler til forberedende arbeider på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Bergen og Fjell kommuner i Hordaland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Skånland, Tjeldsund, Kvæfjord, Harstad, Evenes, Sortland og Lødingen kommuner i Troms og Nordland. Det er også satt av midler til Ny Jord og forberedende arbeider på prosjektet E18 Retvet–Vinterbro i Ski og Ås kommuner i Akershus.

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

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

*Bymiljøavtaler og byvekstavtaler*

Det foreslås 659,7 mill. kr til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

Midlene blir i hovedsak brukt til å etablere sammenhengende sykkelveinett og kollektivtrafikktiltak i byområder som har inngått bymiljø-/byvekstavtaler. En vesentlig del av midlene brukes til å videreføre allerede vedtatte prosjekter. Bl.a. prioriteres videreføring av utbygging av gang- og sykkelvei langs E18 på strekningen Markveien–Gamle Drammensvei (Prof. Kothsvei) i Akershus. Det prioriteres også utbygging av sykkelstamveien langs E39 på strekningen Sørmarka–Smeaheia i Rogaland samt utbygging av nye gang- og sykkelbruer over rv. 150 ved Ullevålskrysset i Oslo. Videre er oppstart av en rekke nye tiltak prioritert, bl.a. anleggsstart for sykkelstamvei langs E39 på strekningene Kristiansborg–Bergen sentrum og Sandvikstorget–Glassknag i Bergen i Hordaland.

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

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

#### Programområdetiltak

Det foreslås 1 982,7 mill. kr til programområdetiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 550 mill. kr i ekstern finansiering.

Nedenfor omtales prioriteringene innenfor de ulike programområdetiltakene.

#### Utbedringstiltak

Det foreslås 1 049,1 mill. kr til utbedringstiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 355 mill. kr i ekstern finansiering.

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

- å starte opp arbeidene på enkelte delstrekninger på utbedringsstrekningen rv. 3 i Østerdalen
- delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør, jf. Prop. 148 S (2014–2015)
- delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Veipakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014)

- å oppgradere flere ferjekaier i forbindelse med utlysning av nye kontrakter om drift av flere ferjesamband
- å videreføre arbeidene med utbedring av strekningen Bjørnarå–Optestøyl på rv. 9 i Setesdal i Aust-Agder
- å utbedre Sandslikryssset på rv. 580 i Hordaland
- flere tiltak på omkjøringsveier for E18 som følge av stengningen av E18 Skjeggstadbrua i Vestfold.

#### Tiltak for gående og syklende

Det foreslås 256,9 mill. kr til tiltak for gående og syklende. I tillegg er det lagt til grunn 90 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene blir i hovedsak brukt til å etablere sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder og bygge ut strekninger knyttet til skoleveier. Midlene brukes i sin helhet til å følge opp allerede vedtatte prosjekter. Bl.a. prioriteres:

- å videreføre utbygging av gang- og sykkelvei langs E16 på strekningen Øyset–Langeland i Hedmark
- å videreføre utbygging av gang- og sykkelvei langs E6 på strekningen Skurva–Lillehammer helsehus i Oppland
- å videreføre utbygging av gang- og sykkelvei langs rv. 4 på strekningen Hans Mustadsgate–Wergelandsgate i Oppland
- å bygge ut gang- og sykkelvei på strekningen Driva–Høvle på E6 i Trøndelag
- delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Veipakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014).

#### Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås 514,4 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 45 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene blir i hovedsak brukt 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 (rumlefelt).

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1. januar 2024 skal oppfylle en nærmere angitt minstestandard for å bidra til å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. Kostnadene knyttet til gjennomføring av disse tiltakene er høye, og Statens vegvesen prioriterer derfor tiltak der trafikksikkerhetsgevinsten er høyest.

Det er prioritert å videreføre byggingen av midtrekkverk på E134 på strekningen Mjøndalen-Langebru i Buskerud, samt til å starte arbeidene med kryssutbedring på rv. 111 ved Rådhusveien i Sarpsborg i Østfold. Det legges også opp til å starte opp tiltak mot utforkjørings- og møteulykker på en rekke strekninger, bl.a. E39 i Rogaland og Hordaland og på E16 i Sogn og Fjordane og Hordaland. I tillegg prioriteres å videreføre arbeidene med nytt kryss på rv. 70 i Kristiansund i Møre og Romsdal og ulike trafikksikkerhetstiltak på E45 Salkobekken–Øvre Alta i Finnmark.

Det settes også av midler til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Veipakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014).

#### *Miljø- og servicetiltak*

Det foreslås 113,7 mill. kr til miljø- og servicetiltak. I tillegg er det lagt til grunn om lag 25 mill. kr i ekstern finansiering. Midlene blir i hovedsak brukt til å etablere og oppgradere flere døgnhvileplasser samt til støyskjermingstiltak. Det er bl.a. prioritert å starte opp arbeidene med å etablere en døgnhvileplass på E6 ved Storjord i Saltdal kommune, samt å videreføre arbeidene med etablering av døgnhvileplasser langs E134 ved Høydalsmo i Telemark og rv. 7 ved Gol i Buskerud. Etablering og drift av døgnhvileplasser skjer i hovedsak gjennom avtaler med private der de årlige kostnadene dekkes over post 22 Drift og vedlikehold. Ved utgangen av 2018 vil totalt 45 døgnhvileplasser være i drift.

Det settes også av midler til delfinansiering av enkelte tiltak innenfor Veipakke Harstad, jf. Prop. 119 S (2013–2014).

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. I Jeløya-plattformen har regjeringen slått fast at det skal legges frem en rasteplassstrategi. Statens vegvesen har startet arbeidet. Strategien vil være grunnlag for at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode, funksjonelle og kostnadseffektive rasteplasser.

#### *Kollektivtrafikktiltak og universell utforming*

Det foreslås 48,6 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming. I tillegg er det lagt til grunn om lag 30 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene blir i hovedsak brukt til tiltak for å oppgradere holdeplasser og knutepunkter for å sikre bedret fremkommelighet og tilgjengelighet

for alle trafikanter. Det prioriteres midler til å starte opp arbeidene med etablering av kollektivknutepunkt på E18 ved Øygardsdalen i Grimstad i Aust-Agder. I tillegg settes det av midler til videreføring av arbeidene med kollektivknutepunkt på E18 ved Fokserød i Vestfold. Det legges til grunn midler til å videreføre etableringen av kollektivknutepunkt ved Ørsta på E39 i Møre og Romsdal, samt til kollektivknutepunkt ved Voss på E16 i Hordaland.

#### *Fornyning*

Det foreslås 2 133,5 mill. kr til fornyingstiltak.

Det settes av om lag 1 780 mill. kr til tunnelutbedringsprogrammet. I tillegg kommer midler over post 29. Det videreføres tiltak i om lag 50 tunneler, og 21 tunneler er planlagt ferdig utbedret i løpet av 2019. Vedlikehold av tunneler prioriteres over post 22.

I tillegg til fornying av tunneler er det satt av midler til å delfinansiere prosjektet E6 Helgeland sør i Nordland, jf. Prop. 148 S (2014–2015). Det er også satt av midler til å videreføre arbeidene med å utbedre Nordhordlandsbrua på E39 i Hordaland.

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

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

Det foreslås 807,3 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.m. I tillegg er det lagt til grunn om lag 150 mill. kr i ekstern finansiering.

Planleggingsmidlene brukes for 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.

Innenfor rammen i 2019 vil det bli gjennomført planlegging bl.a. av følgende strekninger/prosjekter:

Kommunedelplaner:

- E39 Stord–Os i Hordaland
- E39 Bokn–Stord i Rogaland og Hordaland
- E39 Lyngdal Vest–Ålgård i Vest-Agder og Rogaland
- Rv. 23 Linnes–kryss E18 i Buskerud
- Rv. 35 Hokksund–Åmot i Buskerud.

Reguleringsplaner:

- E6 Manglerudprosjektet i Oslo
- E18 Ramstadsetta–Slependen i Akershus
- Rv. 19 i Moss i Østfold
- Rv. 509 Transportkorridor vest i Rogaland
- E39 Stord–Os i Hordaland
- Bypakke Molde, delstrekninger i Møre og Romsdal
- E134 Saggrenda–Elgsjø i Buskerud og Telemark
- utbedringsstrekning rv. 7
- utbedringsstrekning rv. 52
- Fellesprosjektet E16 Stanghelle–Arna/Vossebanen i Hordaland
- utbedringsstrekning E16 Fagernes–Øye i Oppland
- Rv. 4 Kjøl–Rotnes i Akershus
- E6 Oppdal–Ulsberg i Trøndelag
- utbedringsstrekning rv. 3 Østerdalen, delstrekninger i Hedmark
- E136 Flatmark–Marstein i Møre og Romsdal.

Avsettingen til grunnerverv brukes på prosjekter før de tas opp til bevilgning, inkludert innløsning av boliger i eller nær fremtidige veilinjer og ev. til erverv av kompensasjonsområder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres til Veiformål.

### *Nasjonale turistveger*

Det foreslås 170 mill. kr til Nasjonale turistveger.

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

I 2019 vil 157 av et langtidsprogram på 247 til-tak være gjennomført. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt som ambisjon å bygge 46 nye prosjekter de seks første årene av perioden slik at Nasjonale turistveger fremstår som en hel-hetlig attraksjon innen 2023. I Nasjonal transport-plan 2018–2029 er det lagt opp til at 195 prosjekter vil være gjennomført, bl.a. ti særskilte attraksjo-ner med Vøringsfossen, Gjende og Trollstigen som de største. Samarbeidsavtaler med alle de berørte fylkeskommunene skal sikre god drift, vedlikehold og forvaltning av turistveiene. Opp-start vil vurderes i de ordinære budsjettproses-sene.

Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Har-dangervidda er en av Norges mest profilerte

turistattraksjoner. Området har vært preget av dårlig tilrettelegging, slitasje på terrenget og mangelfull sikring. Første etappe ved Fossli hotell med anlegg av stier, utsiktsplattformer, sikringstil-tak og parkering med toalett ble tatt i bruk i 2018. Samtidig startet arbeidet med en trappebru som forbinder Fossli og Fossetromma. Denne skal stå klar høsten 2020.

Gjende langs Nasjonal turistveg Valdresflye er en viktig innfallsport til Jotunheimen og Bess-eggen. Her vil første etappe med nytt brygge-anlegg og gjenskaping av naturkvaliteten ved Gjendeosen, samt parkeringsanlegg med toalett ved Reinsvangen, stå ferdig i 2019. I tillegg er det startet opp anlegg i 2018 med sikte på at service-anlegget Flye 1389 kan åpnes for publikum som-meren 2020.

Andre rasteplasser og utsiktspunkter som pri-oriteres fullført i 2019 er Refnessanden (Jæren), Høllesli (Ryfylke), Jøl bru (Gamle Strynefjells-veien), Farstadsanden (Atlanterhavsveien), Grønsvik fort (Helgelandskysten), Moskenes (Lofoten) og Mortensneset (Varanger).

Til utviklingen av de store attraksjonene og andre samarbeidspunkter ventes det bidrag fra fylkeskommuner og kommuner på til sammen 46 mill. kr i 2019.

### **Post 31 Skredsikring riksveier**

Det foreslås bevilget 1 093,4 mill. kr.

Innenfor rammen prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet rv. 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane. I tillegg legges det til grunn midler til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. Anleggsarbeidene ventes star-tet opp i løpet av 2018. Det legges også til grunn midler til videreføring av arbeidene med prosjek-tet rv. 13 Vik–Vangsnes i Sogn og Fjordane. Det settes også av midler til restfinansiering av pro-sjektene E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal og E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms.

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

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

Det foreslås bevilget 18,3 mill. kr.

Bevilgningen i 2019 blir i sin helhet brukt til å sluttfinansiere prosjektet rv. 77 Tjernfjellet i Nord-land. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2019. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 7).

**Post 36 E16 over Filefjell**

For å sikre rasjonell fremdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger foreslås det bevilget 179,7 mill. kr.

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

- Øye–Eidsbru (planlagt åpnet for trafikk i mars 2019)
- Eidsbru–Varpe bru (åpnet for trafikk i 2012)
- Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen (åpnet for trafikk i september 2017)
- Smedalsosen–Maristova–Borlaug (åpnet for trafikk i 2014).

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av delstrekningen Øye–Eidsbru i Oppland. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 5).

**Bompenger og forskudd**

I 2017 ble det stilt til rådighet om lag 9 750 mill. kr i ekstern finansiering til tiltak på riksvei, inkl. midler til Nye Veier AS, fordelt med om lag 9 400 mill. kr i bompenger, 200 mill. kr i forskudd og 150 mill.

kr i tilskudd. Dette er om lag 900 mill. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2016–2017). Årsaken til dette er i hovedsak at mindreforbruk av bompenger og forskudd som følge av forsinkelser på enkelte prosjekter tidligere år, ble rekvirert fra bompengeselskapene i 2017.

For 2018 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 8 600 mill. kr, hvorav bompenger utgjør om lag 8 300 mill. kr, inkl. midler til Nye Veier AS. Dette er om lag 500 mill. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018). Økningen skyldes at mindreforbruk av bompenger og forskudd som følge av forsinkelser på enkelte prosjekter tidligere år, blir rekvirert fra bompengeselskapene i 2018.

For 2019 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 5 400 mill. kr, inkl. Nye Veier AS. Av dette utgjør 5 300 mill. kr bompenger og 100 mill. kr tilskudd. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprosjekter i 2019. Hvor stort omfanget av ekstern finansiering blir i 2019 avhenger bl.a. av prosjekter som ennå ikke er behandlet av Stortinget.

Tabell 5.7 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2010–2017, prognoser for 2018 og anslag for 2019, fordelt på riks- og fylkesveier og innbetalte bompenger totalt i årene 2010–2017.

Tabell 5.7 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

| År            | Innbetalte bompenger – totalt <sup>1</sup> | Bompenger stilt til disposisjon riksvei <sup>2</sup> | Bompenger stilt til disposisjon |        | Statlig bevilgning Veiformål <sup>3</sup> | Andel bompenger i pst. <sup>4</sup> |
|---------------|--|--|---------------------------------|--------|---|-------------------------------------|
|               |  |  | fylkesvei (inkl. Oslo kommune)  | totalt |   |                                     |
| 2010          | 7 831                                      | 5 723  | 4 509                           | 10 232 | 22 030                                    | 20,6                                |
| 2011          | 8 251                                      | 5 912  | 4 612                           | 10 524 | 22 157                                    | 21,1                                |
| 2012          | 8 698                                      | 8 332  | 5 367                           | 13 699 | 22 966                                    | 26,6                                |
| 2013          | 9 305                                      | 8 803  | 5 271                           | 14 074 | 24 955                                    | 26,1                                |
| 2014          | 9 585                                      | 9 727  | 5 047                           | 14 774 | 26 749                                    | 26,7                                |
| 2015          | 10 256                                     | 8 199  | 5 559                           | 13 758 | 29 029                                    | 22,0                                |
| 2016          | 10 513                                     | 7 723  | 3 655                           | 11 378 | 32 286                                    | 19,3                                |
| 2017          | 10 863                                     | 9 400  | 4 091                           | 13 491 | 34 498                                    | 21,4                                |
| 2018 Prognose |  | 8 300  | 6 100                           | 14 400 | 35 911                                    | 18,8                                |
| 2019 Anslag   |  | 5 300  | 5 100                           | 10 400 | 35 984                                    | 12,8                                |

<sup>1</sup> Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2018 og anslag for 2019 foreligger ikke.

<sup>2</sup> Inkl. tall for Nye Veier AS med 1 300 mill. kr i 2017, 1 300 mill. kr i 2018 og 1 000 mill. kr i 2019.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Bompenger stilt til disposisjon riksvei som andel av finansering av Veiformål (sum av statlig bevilgning og bompenger stilt til disposisjon riksveg).

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkesveinettet i 2019 er det lagt til grunn at om lag 1 900 mill. kr går til kollektivtrafikktiltak. Av dette går om lag 800 mill. kr til Bergensprogrammet til byggetrinn 4 på Bybanen. Om lag 1 100 mill. kr går til investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3 som i hovedsak er knyttet til ulike tiltak for T-banen og trikken.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 5,1 mrd. kr i 2019 er det forutsatt om lag 950 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

#### *Innbetalte bompenger*

Trafikantene betalte om lag 10,4 mrd. 2017-kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2017. Dette er nominelt om lag 600 mill. kr mer enn året før. Per 1. juli 2018 var 83 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2017 er det vedtatt 14 nye prosjekter og fire prosjekter er vedtatt utvidet. I samme periode er fem bompengeprosjekter avvirket. Ytterligere ett bompengeprojekt ventes avvirket i 2018. I tillegg ventes det at bompengerekkningen i Nord-Jærenpakken avslut-

tes mens innkrevningen fortsetter i samme område for Bypakke Nord-Jæren. Det ventes at ett bompengeprojekt blir avvirket i 2019.

#### *Forskudd og refusjoner*

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2019 gis en fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til Veiformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveinvesteringer, post 31 Skredsikring riksveier og post 36 E16 over Filefjell, likevel slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overstiger 2,6 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

#### *Sparte bompenger som følge av ny politikk*

De siste fem årene har bompengerveksten 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 bompengeprosjekter, som avvirket innkrevningen 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 Telemark og E6 Helgeland nord i Nordland. Bilistene spares for 900 mill. kr.
- redusert bompengbidrag på 120 mill. kr for prosjektet E16 Fønhus–Bagn i Oppland.
- redusert bompengbidrag 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. post 73, sparer bilistene årlig for om lag 500 mill. kr i bompenger.

### Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. Rentekompensasjonen for 2019 er basert på Husbankrenten for lånetilsagn for perioden 2010–2014 som for 2019 er forutsatt til 1,5 pst. For lånetilsagn gitt i perioden 2015–2017 er det også lagt til grunn 1,5 pst. rente. Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr og forutsatt nedbetaling, innebærer gjeldende rentenivå en ramme på 264,5 mill. kr i 2019.

Tabell 5.8 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

| (i 1 000 kr)     |                            |
|------------------|----------------------------|
| Fylke            | Rentekompensasjon for 2019 |
| Østfold          | 12 022                     |
| Akershus         | 19 566                     |
| Oslo             | 16 089                     |
| Hedmark          | 14 981                     |
| Oppland          | 12 370                     |
| Buskerud         | 12 283                     |
| Vestfold         | 9 551                      |
| Telemark         | 10 462                     |
| Aust-Agder       | 7 135                      |
| Vest-Agder       | 9 960                      |
| Rogaland         | 18 395                     |
| Hordaland        | 22 580                     |
| Sogn og Fjordane | 14 256                     |
| Møre og Romsdal  | 16 636                     |
| Trøndelag        | 28 468                     |
| Nordland         | 19 561                     |
| Troms            | 12 954                     |
| Finnmark         | 7 231                      |
| Sum              | 264 500                    |

### Post 62 Skredsikring fylkesveier

Det foreslås bevilget 776,9 mill. kr. I tillegg til bevilgningen kommer refusjon av merverdiavgift som fylkeskommunene mottar for sine investeringer.

Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesveinettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene er ansvarlig for de prosjektene som tilskuddet bidrar til å finansiere, inkl. dekning av ev. kostnadsøkninger.

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

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

Det foreslås bevilget 78,5 mill. kr.

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

Forbruket på posten har hvert år vært lavere enn bevilgningen siden ordningen ble etablert. Som ett av tiltakene for å sikre at bevilgningen blir brukt, foreslås det opprettet en tilsagnsfullmakt for post 63 med en samlet ramme for ansvar på 40 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Fullmakten legger til rette for en mer effektiv forvaltning av ordningen ved at det kan gis forpliktende tilsagn til prosjekter som går over flere år.

**Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport**

Det foreslås bevilget 25,0 mill. kr.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, la regjeringen til grunn en tilskuddsordning som omfatter flaskehalser for tømmervogntog på fylkesveinettet med en ramme på om lag 300 mill. kr fordelt over en periode på seks år. Midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport. I 2019 er det satt av 25 mill. kr til dette formålet.

Det legges opp til å finansiere forsterkningstiltak på bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt. For bruer der det er fornuftig med mer omfattende utbedring eller nybygging utover det som er nødvendig for å kunne tillate 60 tonn totalvekt, må tilleggskostnadene dekkes av fylkeskommunene.

Statens vegvesen arbeider med et forslag til program for tilskuddsordningen basert på innspill fra skog- og trenæringen. Kontroll av bæreevnen på de bruene som næringen har spilt inn, har så langt vist at litt over halvparten tåler 60 tonn totalvekt. Mange av bruene er det allerede tatt hensyn til i veilister publisert frem til april 2018, og flere vil bli innarbeidet i de neste veilistene. Det foretas kontroll av bruenes bæreevne og vurdering av tiltak og kostnader som grunnlag for utforming av bruprogrammet. Det legges opp til å sende forslaget til bruprogram på høring til fylkeskommunene og aktører i skog- og trenæringen tidlig i 2019. Regjeringen vil komme tilbake til hvordan tilskuddsordningen skal administreres.

Det vises også til omtale av forsterkningstiltak på fylkesveinettet under *Andre saker*.

**Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester**

Det foreslås bevilget 1 277,3 mill. kr i 2019.

Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjer-takstene økes med gjennomsnittlig 2,7 pst.

Tilbudet fra 2018 videreføres, og det blir prioritert noe tilbudsforbedring på samband der kapasitetsgrensen er i ferd med å bli nådd. Det er mulig å forbedre ferjetilbudet med uendret ramme bl.a. fordi to kortvarige kontrakter erstattes av langvarige kontrakter med et lavere prisnivå. Nye kontrakter for drift av ferjesambandene E39 Halhjem–Sandvikvåg og E39 Mortavika–Arsvågen starter opp 1. januar 2019. For begge disse sambandene innebærer nye kontrakter økt frekvens og kapasitet.

Regjeringen vil sikre at nye riksveiferjekontrakter skal ta i bruk lav- eller nullutslippsløsninger. De siste årene er det lyst ut kontrakter for en rekke riksveiferjesamband med miljøkrav og bruk av miljø som tildelingskriterium. Sambandet E39 Lavik–Oppedal var først ut og i 2015 ble batteriferja MF Ampere satt i drift. Sambandet E39 Anda–Lote trafikkeres fra 2018 av en helelektrisk ferje og en lavutslippsfjerje som også driftes nesten utelukkende på elektrisitet. På sambandene E39 Festøya–Solavågen, rv. 651 Volda–Folkestad, rv. 5 Mannheller–Fødnes og rv. 13/55 Hella–Vangsnæs–Dragsvik er det inngått kontrakter som medfører en svært høy grad av elektrifisering av de åtte ferjene som skal trafikkere sambandene på helårsbasis. I tillegg er kontrakten for E39 Molde–Vestnes lyst ut med krav om fire ferjer, hvorav to helelektriske og to hybridferjer som i tillegg til strøm skal bruke biodiesel, biogass eller LNG. Sambandet E39 Halså–Kanestraum er kunngjort med krav til tre ferjer, hvor minimum 95 pst. av energiforbruket skal komme fra nullutslippsteknologi og inntil 5 pst. av årlig energiforbruk kan komme fra bærekraftig biodrivstoff eller LNG. I fremtidige anbud tas det sikte på god balanse mellom å stimulere til utvikling og implementering av ny og fremtidsrettet teknologi, samtidig som eksisterende fartøy utnyttes på en fornuftig måte.

I løpet av høsten 2018 skal Statens vegvesen inngå en utviklingskontrakt på sambandet rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik for en hydrogen-elektrisk ferje driftet med minimum 50 pst. hydrogen, og en batteriferje. Hensikten med utviklingskontrakten er å gjøre nullutslippsteknologi tilgjengelig for ferjestrekninger som ikke er egnet for



utelukkende elektrisk drift på grunn av høyt energiforbruk eller manglende tilgang på strøm. Planlagt driftsoppstart med hydrogenelektrisk ferje på dette sambandet er i 2021.

Statens vegvesen har gjennomført en utredning om muligheter og utfordringer for videreutvikling av ferjemarkedet på lang sikt. Utredningen danner grunnlag for langsiktige tiltak for å skape et velfungerende marked som sikrer at drift av ferjesamband kan anskaffes og leveres i henhold til krav til kostnader, fremkommelighet, sikkerhet og miljø i samsvar med samfunnets behov. Statens vegvesen arbeider videre med 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. Statens vegvesen har en koordinerende rolle i dette arbeidet.

Statens vegvesen har gjennomført en analyse av konkurransesituasjonen i det norske ferjemarkedet. Markedsandelene for aktørene i ferjemarkedet er relativt uendret siden 2014–2015. Antall tilbud per anbudskonkurranse er økt fra 1,8 i perioden 2012–2015 til 2,6 i perioden 2016–2018.

Høsten 2018 blir AutoPASS for ferje satt i drift i store deler av landet. I første omgang blir det satt i gang AutoPASS-brikkebetaling på tre riksveiferjesamband og to fylkesveiferjesamband, hhv.: E39 Anda–Lote, E6 Bognes–Skarberget, rv. 827 Drag–Kjøpsvik, fv. 546 Krokeide–Hufthamar og fv. 546 Husavik–Sandvikvåg. På øvrige ferjesamband som inngår i det nasjonale ferjekortsamarbeidet, erstatter et nytt AutoPASS-ferjekort de eksisterende verdikortene og storbrukerkortene. På ferjesambandene Moss–Horten og Flakk–Rørvik er AutoPASS brikker allerede tatt i bruk. Disse sambandene blir etter planen innlemmet i den nye felles betalingsløsningen når det er oppstart av nye kontrakter for drift av sambandene.

Videre innføring av AutoPASS-brikkebetaling på øvrige ferjesamband implementeres etter hvert som nye kontrakter starter opp. AutoPASS-ferjekortet blir brukt frem til oppstart av nye kontrakter for de enkelte ferjesamband.

### **Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene**

Det foreslås å bevilge 531,4 mill. kr.

Tilskuddsordningen var tidligere ført på kap. 1330, post 75.

Ordningen gjelder for bompengeprosjekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1330, postene 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og 64 Belønningsmidler til bymiljø og byvekstavtaler. 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*.

Statens vegvesen forvalter tilskuddsordningen basert på regelverk utarbeidet av Samferdselsdepartementet. Før fastsatt tilskuddsbeløp kan utbetales, må det foreligge entydige vedtak fra berørte kommuner og fylkeskommuner om at prosjektet skal legge om til ny takst- og rabattstruktur i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Videre må det foreligge vedtak fra bompengeselskapets eiere om at selskapet går inn i ett av de regionale bompengeselskapene, og lånegarantistene må ha godkjent at gjennomsnittstaksten i prosjektet reduseres med minimum 10 pst. For prosjekter der bompengedekningen ennå ikke er startet opp, utbetales tilskuddet første gang det året innkrevingen startes opp.

Til sammen har 40 prosjekter fått tilsagn om tilskudd. Ved utgangen av 2018 gjenstår det etter planen å starte bompengedekningen i ti av prosjektene som omfattes av tilskuddsordningen, mens det ved utgangen av 2019 er ventet at det gjenstår å starte innkrevingen i fem av prosjektene. For ett av prosjektene der innkrevingen er startet opp, foreligger det ennå ikke tilstrekkelig dokumentasjon til at tilskuddet kan utbetales. Som følge av dette, har tilskuddsbehovet så langt vært lavere enn bevilgningene det enkelte år. Overskytende er utbetalt til de prosjektene som får tilskudd. I tilskuddsbrevet fra Vegdirektoratet til bompengeselskapene er det tatt forbehold om at dette kan komme til fratrukk i år der samlet tilskuddsbehov er større enn forutsatt årlig bevilgning.

For to av prosjektene som har fått utbetalt tilskudd, er forutsatte takstreduksjoner ennå ikke gjennomført.

**Kap. 4320 Statens vegvesen**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                          | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|-------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Salgsinntekter m.m.                 | 265 566          | 193 500                     | 220 000         |
| 02   | Diverse gebyrer                     | 520 725          | 437 653                     | 500 000         |
| 03   | Refusjoner fra forsikringsselskaper | 119 207          | 108 600                     | 111 700         |
|      | Sum kap. 4320                       | 905 498          | 739 753                     | 831 700         |

**Post 01 Salgsinntekter m.m.**

Det foreslås budsjettert med inntekter på 220 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 og salg av kjennemerker.

Ordningen med personlige kjennemerker førte i 2017 til et overskudd på 19,5 mill. kr. Ved innføringen var det stor pågang, men etterspørselen har blitt lavere og antas å flate ut i 2019. Med bakgrunn i erfaring fra andre nordiske land antas etterspørselen å være på om lag 1 000 bestillinger i året. Inntektene i 2019 anslås derfor til å bli rundt 10 mill. kr med et overskudd i størrelsesorden 7 mill. kr. Overskuddet fra ordningen blir brukt til trafikksikkerhetstiltak.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten. Etter endringen av poststrukturen på kap. 1320, foreslås fullmakten på kap. 4320, post 01, knyttet til kap. 1320, postene 01, 22, 28 og 30, jf. forslag til romertallsvedtak.

**Post 02 Diverse gebyrer**

Det foreslås budsjettert med inntekter på 500 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet har økt de senere årene og gir økte inntekter. Dette gjelder spesielt fordi førerkort nå må fornyes oftere etter innføring av administrativ gyldighet for førerkort på hhv. 5 og 15 år for tunge og lette førerkortklasser som en følge av EUs førerkortdirektiv.

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

- teoretiske og praktiske førerprøver
- førerkortutstedelser
- utstedelse av dagsprøvekjennermerker
- utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører
- utlevering av inndratte kjennemerker
- myndighetskontroller i forbindelse med enkeltgodkjenning og typegodkjenning av kjøretøy
- kontroll av amatørbygde kjøretøy
- utstedelse av fartsskriverkort
- godkjenning av kjøretøy
- utstedelse av internasjonale fellesskaplisenser
- gebyr for drift og vedlikehold av parkeringsregisteret
- årsgebyr for tilsyn med parkeringsvirksomheter
- gebyr for risikobasert tilsyn med parkeringsvirksomheter
- gebyr for godkjenning av undervisningsplan for virksomheter som skal gi opplæring til parkeringsvakter
- gebyr for godkjenning som fartsskriververksted
- gebyr for årlig tilsyn med fartsskriververksted
- gebyr for godkjenning som kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll (herunder som teknisk leder og kontrollør)
- ordning med differensierte gebyrer.

Gebyrene justeres i henhold til den generelle prisstigningen. Det er et mål at flere skal ta i bruk selvbetjeningsløsninger. Differensierte gebyrer antas å kunne bidra til at flere bruker digitale nettbaserte tjenester i stedet for oppmøte på tjenestested. For å tilrettelegge for økt utbredelse, samt av hensyn til kostnadsriktighet, vurderes innføring av differensierte gebyrsatser for tjenester

med selvbetjente alternativer fra 2019. Differensierte gebyrsatser vurderes for følgende gebyrer fra 2019:

- Bestille duplikat av førerkort
- Utstedelse av fartsskriverkort
- Utstedelse av internasjonale fellesskapslisenser.

For å sikre best mulig utnyttelse av personell og kapasitet i kontrollhaller innføres forskuddsvis betaling av gebyr for time til hallkontroll. Ordningen innebærer at man ikke får refundert innbetalt gebyr for ubrukte timer som ikke er gyldig avbestilt. Gebyrkravet kan frafalles dersom det kan legges frem dokumentasjon for forhold som gjør det rimelig å frafalle gebyret. Hvilket utslag dette får for inntektene er foreløpig vanskelig å anslå.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten. Etter endringen av poststrukturen på kap.

1320, foreslås fullmakten på kap. 4320, post 02, knyttet til kap. 1320 post 28, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 111,7 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøyer har påført bl.a. veitustyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og varierer fra år til år.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten. Etter endringen av poststrukturen på kap. 1320, foreslås fullmakten på kap. 4320, post 03 knyttet til kap. 1320, post 22, jf. forslag til romertallsvedtak.

## Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|--|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 70   | Tilskudd til Nye Veier AS  | 2 075 200        | 5 278 800                   | 5 431 900       |
| 71   | Netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen | 6 632            |                             |                 |
| 75   | Tilskudd til egenkapital   | 1 000 000        |                             |                 |
|      | Sum kap. 1321  | 3 081 832        | 5 278 800                   | 5 431 900       |

Nye Veier AS skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier i Norge. Videre skal det være en effektiv byggherreorganisasjon som skal sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av disse. I samsvar med Prop. 1 S (2015–2016) har regjeringen fulgt opp føringen om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med budsjettet for 2018. For 2019 tilsier det et bevilgningsnivå på 5,4 mrd. kr.

Driftsinntektene i 2017 ble 3 499 mill. kr mot driftskostnader på 3 262 mill. kr. Årsresultatet i 2017 ble 261 mill. kr. Hele det statlige tilskuddet, bevilget over kap. 1321, post 70, stilles til disposisjon for selskapet, men regnskapsmessig blir det inntektsført gjennom fakturering til departementet i takt med aktiviteten. De delene av tilskuddet fra staten som ikke ble fakturert fra selskapet, fremgår av selskapets årsregnskap som en gjeld til staten. Ved utgangen av 2017 var det 126 fast ansatte i selskapet.

### Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 5 431,9 mill. kr.

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. I 2019 er det foreløpig avtalt utbyggingsaktivitet på følgende prosjekter:

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

Samferdselsdepartementet foreslår å øke fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

i tråd med prisstigningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Aktiviteten i Nye Veier AS reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder er betaling fra staten og bompenger. Selskapets omsetning ventes å ligge på om lag 7,7 mrd. kr i 2019.

Nye Veier AS har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet med samlet forventet utbyggingskostnad på nær 55,4 mrd. kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom særskilte proposisjoner behandlet av Stortinget lagt til grunn et samlet bompengedrag på om lag 23,1 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 prosjektene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store lønnsomhetsforbedringer.

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

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* når det gjelder omtale av de enkelte prosjektene.

#### *Prosjekter under planlegging*

Nye Veier AS har som mål å bygge raskere og mer kostnadseffektivt. På denne bakgrunn er selskapet i gang med å utvikle alle prosjektene i porteføljen. Frem til disse prosjektene blir prioritert for utbygging, arbeider Nye Veier AS målrettet for å øke netto nytte på enkeltprosjektene og for porteføljen som helhet. Dette gjøres hovedsakelig ved å øke hastigheten på veien og redusere kostnadene. Dette må 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. Selskapet har ansvar for kommunedelplanprosessen for strekningene Dørdal-Tvedestrand og Arendal-Grimstad. Nye Veier AS arbeider her sammen med sju 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, Tvedestrand, Arendal og Grimstad. Målsetningen er i løpet av høsten 2018 å få klarlagt korridor for ny vei på strekningene Arendal-Grimstad og Dørdal-Tvedestrand. Planvedtak for kommunedelplanen planlegges sommer/høst 2019.

Videre vil Nye Veier AS i 2018 sette i gang optimaliseringsarbeid for ytre ringvei i Kristiansand. Dette arbeidet samordnes med Statens vegvesen sitt arbeid knyttet til Gartnerløkka-prosjektet i Kristiansand.

Statlig plan for prosjektet Lyngdal-Ålgård er under utarbeidelse. Nye Veier AS har under etablering en prosjektorganisasjon som kan klargjøre prosjektet for kontrahering og utbygging så snart den statlige kommunedelplanen for strekningen er vedtatt.

#### *Drift og vedlikehold*

I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* går det frem at Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med et samlet opplegg for Nye Veier AS sitt ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansiering, og at departementet vil komme tilbake til Stortinget med et slikt samlet opplegg i god tid før selskapet har bygd ferdig første veistrekning.

#### *Drift og vedlikehold av dagens veinett*

Statens vegvesen har ansvar for vedlikehold og drift, herunder også trafikkmessig drift av hele riksveinettet, bortsett fra strekninger hvor vedlikeholdet og driften utføres av OPS-selskaper i en 25 års periode. Trafikkmessig drift omfatter bl.a. døgnkontinuerlig oppfølging hele året knyttet til trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon som utføres av Statens vegvesens veitrafikkentraler. Statens vegvesen har ansvaret for trafikkmessig drift også av alle OPS-strekningene.

Statens vegvesens håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* er del av driftskontraktene både på riks- og fylkesvei og definerer krav til standard som entreprenøren er pliktig til å levere. Fylkeskommunene legger også R610, med enkelte tilpasninger bl.a. knyttet til trafikkgrunnlag, til grunn for fylkesveiene i driftskontraktene. På riksvei tilpasses standardkravene til veiens funksjon innenfor det handlingsrommet som R610 gir. På riksveier med stor trafikk er kravene i R610 å anse som minimumskrav.

Vedlikehold av riksvei, som ikke inngår i driftskontraktene, er normalt organisert som fagkontrakter, eksempelvis for asfaltering, vedlikehold av bruer og andre bærende konstruksjoner, tunneler, større elektroarbeider, veioppmerking m.m. Vedlikeholdsplanene avstemmes i nødvendig grad over regionsgrenser og det innhentes ofte tilbud for et fagområde samtidig for riksvei og fylkesvei. Fylkeskommunene har sjelden ønske om en annen standard på vedlikehold enn det som kreves for tilsvarende veielementer/objekter på riksvei.

#### *Drift og vedlikehold av OPS-strekninger på riksvei*

På de tre strekningene på riksveinettet i Norge som er bygd ut gjennom Offentlig Privat Samarbeid (OPS), står OPS-selskapene ansvarlig for drift og vedlikehold. Dette gjelder strekningene E39 Klett-Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal-Flekkefjord i Vest-Agder og E18 Grimstad-Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder. Unntatt fra dette er den trafikkmessige driften som Statens vegvesen har ansvaret for også på disse riksveiene. Statens vegvesen er videre myndighetsorgan etter veglova og vegtrafikkloven også for disse veiene.

Den driftsmessige standarden på OPS-veiene skal være like god som på sammenlignbar riksvei. Standardkravene i de tre ovenstående OPS-kontraktene er basert på Håndbok 111, som var forløperen til gjeldende Håndbok R610. Gjeldende R610 er ikke lagt til grunn i disse kontraktene, men denne retningslinjen legges til grunn i nye OPS-kontrakter. OPS-selskapene har videre ansvar for å bidra til en forsvarlig overgangsstandard til andre veier som Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner har ansvaret for.

OPS-kontraktene som hittil er inngått, gjelder for et begrenset tidsrom. OPS-selskapet har ansvar for å forvalte og ta vare på samfunnets verdier knyttet til den veiinfrastrukturen det har ansvar for å bygge, drifte og vedlikeholde. I det ansvaret ligger bl.a. at OPS-selskapet på det tids-

punkt OPS-kontrakten løper ut, vederlagsfritt skal overlate hele veiinfrastrukturen til Statens vegvesen i den tilstand som er regulert i OPS-kontrakten. Statens vegvesen overtar deretter alt ansvar for drift og vedlikehold.

#### *Drift og vedlikehold av fylkesvei og kommunal vei*

Fylkeskommunene er veieier for fylkesvei og kommunene for kommunal vei. Regionveisjefen, gjennom sams veiadministrasjon bistår normalt fylkeskommunene både med konkurransegrunnlag, utlysning og gjennomføring av kontrakter knyttet til drift og vedlikehold av fylkesveiene.

#### *Rammer og føringer for selskapets drift og vedlikehold*

Nye Veier AS skal gis et helhetlig og varig ansvar for drift og vedlikehold for de riksveier som selskapet har bygget. Selskapet må da gis en tilstrekkelig grad av fleksibilitet og autonomi med hensyn til den faglige utførelsen av oppdraget.

Innen veisektoren omfatter drift generelt alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at veinettet skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk og for å holde god miljøstandard. Dette omfatter aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vask og renhold, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, forebyggende tiltak, utrykning ved ulike hendelser m.m.

Vedlikehold omfatter tiltak for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å opprettholde standard på veidekker og veifundament, veioppmerking, dreneringsanlegg, bruer og kaier, tunneler, støyskjermer, annet veiutstyr og tekniske anlegg. Tiltakene skal være i tråd med fastsatte kvalitetskrav som sikrer at anleggenes funksjonalitet opprettholdes innenfor en gitt levetid.

Selskapets ansvar bør ikke bortfalle med mindre veien ikke lenger skal benyttes som opprinnelig tenkt, slik at den blir nedklassifisert og normalt overdratt til fylkeskommunen, eller at veien skal gjennomgå så vidt omfattende oppgraderinger at det i realiteten blir snakk om ny utbygging og/eller fornying av infrastrukturen. I slike tilfeller er det naturlig at alt ansvaret overføres til den aktøren som skal overta den nedklassifiserte veien, eller at selskapet må inngå en ny avtale om utbygging og/eller oppgradering.

Et helhetlig ansvar for drift og vedlikehold omfatter dermed samtlige oppgaver og tiltak som er nødvendig å utføre for å ivareta veiens funksjonalitet og slik at en faglig fundert standard for

drift og vedlikehold av veinettet opprettholdes. Dette tiltaksansvaret omfatter således all drift og vedlikehold av aktuelle veier, herunder oppgaver knyttet til byggherrefunksjonen og til forvaltning av veikapitalen og samfunnets verdier i veiinfrastrukturen. Ansvarer omfatter også eventuelt vedlikeholdsetterslep som oppstår, dvs. ansvaret for å bringe et objekt fra sin eksisterende tilstand til en tilstand hvor objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid.

Ansvarer omfatter også håndteringen av alle forhold og hendelser som kan være til fare for eller påvirke trafikantene eller veiinfrastrukturen, slik som hærverk, ulykker, naturfare og naturhendelser m.m., og å hindre eller begrense skade på naboeiendom og veiens omgivelser for øvrig. Videre omfattes ansvar for å iverksette alle nødvendige tiltak på veinettet som følge av endringer i regelverk, behov for utbedringer og standardheving i form av utskiftning av utstyr, systemer og materialer i takt med den tidsmessige utvikling. Dette innebærer at ordinær standardheving som følge av teknologisk og metodemessig utvikling må ivaretas ved utførelsen av vedlikeholdet.

Selskapet er i Meld. St. 25 (2014–2015) foreslått gitt et handlingsrom ved utøvelse av ansvaret de er gitt innenfor de rammer som følger av lov og forskrift (herunder anskaffelsesregelverket), selskapets vedtekter, generalforsamlingsvedtak og avtaler med staten. For å sikre et slikt handlingsrom bør det være opp til selskapet å foreta faglige avgjørelser knyttet til utøvelsen av ansvaret. Dette innebærer at selskapet gis frihet til selv å vurdere f.eks. kontraktstrategi med entreprenører, samarbeid med andre veiaktører og disponering av midler. Selskapet bør på et tidlig tidspunkt identifisere de aktuelle strekningene og hvilke oppgaver de ønsker å samarbeide om å løse. Dersom det er aktuelt for flere parter å inngå i et slikt samarbeid, bør dette avtales konkret og aktuelle anbud og kontrakter med entreprenørene må tilpasses dette samarbeidet.

#### *Samfunnsoppdrag i et livsløpsperspektiv*

Nye Veier AS sin virksomhet er en viktig del av å gjennomføre nasjonal politikk innenfor veisektoren. Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier, hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Selskapet skal i henhold til Meld. St. 25 (2014–2015) legge livsløpsbetraktninger til grunn for sin virksomhet. Dette innebærer at selskapet i sine vurderinger og valg skal legge til grunn de løsningsalternativer som gir størst samfunnsnytte over tid, og lavest samlede kostnader. Planlegging, investering og utførelse i én fase av livsløpet får normalt direkte innvirkning på kostnader og behov for senere drift og vedlikehold. Departementet legger til grunn at kombinasjonen av et totalansvar og et økonomisk handlingsrom vil gi grunnlag for å redusere livsløpskostnadene ved riksveinettet.

Levetiden for de ulike komponentene i et veinlegg varierer betydelig. Det vil være viktig at selskapet gis mulighet til å legge levetidsbetraktninger inn i avtalene de skal inngå med sine entreprenører, og at de har tilstrekkelig fleksible rammer for slike anskaffelser.

#### *Enhetlig drifts- og vedlikeholdsstandard*

##### *Overgang mellom veier*

Selskapet må sørge for god fremkommelighet på veiene, høy grad av trafikksikkerhet og en estetisk og miljømessig standard. Selskapet må sikre en ensartet og forutsigbar tilstand på veinettet på nivå med fastsatte drifts- og vedlikeholdsstandarder på riksveinettet. Trafikantene må kunne forvente å møte tilsvarende standarder for drift og vedlikehold på lengre strekninger i riksveinettet uavhengig av om det er selskapet eller Statens vegvesen som har ansvar for å drifte og vedlikeholde veien.

Det må også sikres at det ikke oppstår overgangsområder eller grenseflater med uklar ansvarsfordeling. Selskapet må tilrettelegge for et effektivt og godt samarbeid med andre veimyndigheter og aktører på og utenfor veiene som selskapet har ansvaret for. Selskapet må sikre en forutsigbar og driftssikker tilstand på veinettet, og bør ved samarbeid med andre veiaktører bidra til en sømløs overgang fra de riksveiene som selskapet har ansvaret for, til riksveier som Statens vegvesen eller OPS-selskaper har ansvar for (gjennomgående rute). Selskapet må også sikre en forutsigbar overgangsstandard til andre veier som Statens vegvesen, OPS-selskaper, fylkeskommuner eller kommuner har ansvaret for. Dette innebærer som regel også avklaring med aktuell veimyndighet om hvordan grensesnitt for drift og vedlikehold ved overgangen mellom veiene skal være. Departementet legger til grunn at det inngås avtaler mellom selskapet og aktuelle veieiere for å sikre slike overgangsstandarder.

### *Drifts- og vedlikeholdsansvar*

Utover spesialregulering gjennom veinormaler for visse veielementer som tunneler og bruer er det ingen generelle veinormaler for drift og vedlikehold av riksveinettet. Utgangspunktet for dagens drift og vedlikeholdsstandard er således Statens vegvesen sin retningslinje R610 *Standard for drift og vedlikehold*. Bestemmelsene i R610 tar ikke hensyn til alle variasjoner som kan forekomme langs en veirute, og utførende aktør må etablere en operativ standard som tar hensyn til faktiske forhold og utfordringer på den enkelte veirute. Der hvor forholdene tilsier det kan det være nødvendig med forsterkede standardkrav. Det kan også være aktuelt å senke kravene for noen drifts- og vedlikeholdsarbeider, f.eks. av budsjettmessige grunner. Vegdirektoratet eller den direktoratet gir fullmakt til, beslutter fravik fra bestemmelser i R610 for de som er underlagt denne.

Selskapet er ikke rettslig forpliktet til å følge Statens vegvesens retningslinjer med mindre det er direkte henvist til dem i veinormalene eller selskapet på annen måte har bundet seg til å følge disse.

Etter departementets vurdering bør selskapet gis en ramme for sitt ansvar basert på de formål og funksjoner som kan utledes av R610 eller senere retningslinjer og som er førende for detaljkravene i retningslinjen. Dette innebærer at selskapet forplikter seg til å sikre fremkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet og beredskap, herunder sørge for en trygg, forutsigbar, effektiv, miljømessig og bærekraftig veitransport. Selskapet kan med en slik tilnærming fravike detaljkravene i retningslinjen dersom selskapet etter en faglig vurdering kan stå inne for at deres løsning opprettholder en akseptabel veistandard.

Departementet anser det som viktig at selskapet har en helhetlig tilnærming til eksisterende retningslinjers innhold, tar hensyn til at detaljkravene på flere områder understøtter hverandre og foretar faglig funderte beslutninger. Selskapet kan over tid kunne utvikle egne retningslinjer for drift og vedlikehold, og således være en viktig bidragsyter ved videreutvikling av R610.

### *Avgrensning av selskapets ansvar*

Statens vegvesen skal ha samme ansvar for trafikkmessig drift på veier driftet av selskapet som på det øvrige riksveinettet. Dette omfatter som tidligere nevnt bl.a. døgnkontinuerlig oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinforma-

sjon som utføres av Statens vegvesens veitrafikk-sentraler.

Selskapet skal ha ansvaret for å gi Statens vegvesen, inkludert veitrafikkcentralene (VTS), det nødvendige grunnlaget for å foreta trafikkmessig drift både med hensyn til infrastruktur og informasjonssystemer. Videre vil selskapet også ha ansvar for å tilføre nasjonal veidatabank (NVDB) med tilliggende fagsystemer de data og andre opplysninger som til enhver tid er nødvendig for at de nasjonale systemene skal fungere som forutsatt.

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. Ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap utover det ansvaret Statens vegvesen har som del av den trafikkmessige driften, tilligger derfor selskapet. Dette innebærer at selskapet til enhver tid har ansvaret for at infrastrukturen fungerer som planlagt, så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

For å ivareta sitt ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap må selskapets virksomhet innrettes for effektiv samhandling med VTS-ene, aktuelle veimyndigheter, nødetatene og andre aktører. Trafikkberedskap er et område der selskapet og Statens vegvesen må samarbeide tett om planverket, samt at omkjøringsruter kan være på tilstøtende veinett. Her er det viktig å se helheten inkl. spesielt trafikantene. For å sikre en effektiv og sømløs håndtering av samfunnssikkerhet og beredskap må bl.a. selskapet ivareta de hensyn som oppstilles i Statens vegvesens retningslinje R611 *Trafikkberedskap*.

Etter utbygging av en veistrekning overleveres veianlegget til departementet ved en overtakelsesforretning på de vilkår som er inntatt i utbyggingsavtalene. Selskapet vil samtidig overta ansvaret for drift og vedlikehold gjennom en drifts- og vedlikeholdsavtale.

Selskapets hovedoppgave er å bygge ut motorveistrekkninger, og som et utgangspunkt skal drifts- og vedlikeholdsansvaret være korresponderende. Det legges til grunn at enkelte deler av veianlegget som er bygget ut av selskapet, ikke nødvendigvis skal inngå i avtale om drift og vedlikehold. Dette vil typisk kunne være tilførselsveier, gang- og sykkelveier og annen tilstøtende infrastruktur i forbindelse med utbyggingen av riksveinettet som ligger utenfor riksveiens hovedlinje. Veier utenfor hovedlinjen vil normalt bli klassifisert som fylkesvei og bør derfor overtas fullt ut av fylkeskommunen. Det samme gjelder dersom veien blir klassifisert som

riksvei eller kommunal vei, og bør da overtas av henholdsvis Statens vegvesen eller kommunen for videre drift og vedlikehold.

For veier som selskapet har bygget ut og som blir privat vei etter utbygging, bør selskapet være ansvarlig i samme grad som Statens vegvesen påtar seg ansvaret i tilsvarende tilfeller. Dette vil normalt innebære at selskapet vil ha ansvaret for strukturelt vedlikehold av bærende konstruksjoner som går over eller under riksveien. Driften av den private veien, samt strukturelt vedlikehold av andre veielementer som inngår i den private veien, overtas av veieier.

I anleggsfasen bør ansvaret for drift og vedlikehold av eksisterende riksvei, inkludert midlertidige omkjøringsveier som selskapet etablerer, forbli hos Statens vegvesen eller annen veieier. Veinormal N301 *Arbeid på og ved veg* gir føringer for slike forhold. Andre veiholderes merkostnader til drift, vedlikehold og istandsetting av veinett som er oppstått som følge av selskapets utbygging, avklares i utbyggingsavtalen eller i særskilt avtale med aktuell veieier.

#### *Selskapets økonomiske ansvar*

Selskapets økonomiske ansvar for drifts- og vedlikeholdsaktiviteten bør begrenses til drifts- og vedlikeholdstiltak som er nødvendig for å opprettholde veiens og infrastrukturens funksjon og tekniske tilstand, inkludert vedlikeholdsetterslep, frem til og med oppgradering eller fornying påbegynnes. Dersom det er behov for å gjennomføre oppgradering for å tilfredsstille nye krav, økt eller ny funksjonalitet så vil det økonomiske ansvaret for dette ligge hos staten.

Selskapets begrensede egenkapital medfører at selskapet må sikre seg mot relevant risiko, eksempelvis gjennom avsetninger.

Det er viktig å gi selskapet insentiver til å bygge med tilstrekkelig god kvalitet slik at det ikke oppstår store vedlikeholdsbehov eller unødvendig store skader på veinettet ved materialisering av risiko. Naturhendelser som forårsaker ras og flom er forhold selskapet normalt ikke rår over, men hvor skadehyppighet og -omfang på veien kan påvirkes av bl.a. trasévalg og utførelse. Det vil normalt kunne beregnes om tiltaket er økonomisk fornuftig, om det tas hensyn til bl.a. trafikantenes sikkerhet, sannsynlig skadehyppighet og -omfang. Det vil i stor grad være tatt slike forhold i betraktning ved fastsettelsen av kravene i veinormalene slik at det som et utgangspunkt, ikke bør være høyere krav til tiltak, aktsomhet eller standard for selskapet enn det som følger av disse.

Selskapet bør således bære risikoen for forhold det med rimelighet kan påvirke. Samtidig bør selskapet ikke ha risiko for forhold det ikke med rimelighet kan påvirke eller unngå følgene av. Det skal være en høy terskel for å kunne kreve reforhandling ved hendelser. Selskapet skal videre ta høyde for normalt forventet mengde flom og skred i løpet av avtalens varighet. Det bør derfor inntas en ansvars klausul som motiverer selskapet til å sikre seg tilstrekkelig kontroll i byggeprosessen, og redusere sannsynligheten for skade og skadeomfang på veiene ved hendelser utenfor selskapets kontroll. Tilsvarende force majeure-klausul med kontrollansvar er innarbeidet i avtaleverket mellom staten og selskapet knyttet til utbyggingsaktiviteten.

#### *Finansieringsmodell*

Grunnlaget for finansieringsmodellen for selskapets arbeid med planlegging og utbygging er basert på en langsiktig og forutsigbar finansiering for å legge til rette for en helhetlig og kostnadseffektiv utbygging av de veistrekninger selskapet har ansvar for.

En rammeavtale mellom staten og selskapet regulerer utbetaling av vederlag til selskapet, mens underliggende avtaler regulerer vederlagets størrelse for de ulike tjenestene. Inntektsføring i selskapet skal gjøres i henhold til regnskapslovens bestemmelser basert på påløpte kostnader og opptjent vederlag.

Rammen for samlet vederlag som kan finansieres av staten, rulleres årlig slik at det til enhver tid foreligger en forpliktelse på statlige overføringer på fem år. Regjeringen foreslår for femårsperioden 2019–2023 en fullmakt fra Stortinget til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning innenfor en samlet ramme på 21,6 mrd. kr, men likevel slik at årlige forpliktelser ikke overstiger 5,4 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Departementet forplikter seg gjennom rammeavtalen, og årlige revisjoner av denne, til å tilføre selskapet et avtalt beløp for de kommende fem år i tråd med Stortingets vedtak. Den årlige overføringen er uavhengig av selskapets fakturering til departementet for utførte tjenester.

Regjeringen legger opp til å finansiere selskapets aktiviteter knyttet til drift og vedlikehold over den samme bevilgning som frem til nå har blitt benyttet til planlegging og utbyggingsformål på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS. Det vil utbetales en samlet årlig bevilgning til selskapet for drift, vedlikehold og utbyg-



ging. Gjennom dette vil forholdene legges til rette for at selskapet kan foreta helhetlige og hensiktsmessige avveininger mellom investeringer og framtidig drift og vedlikehold, både innad i de enkelte prosjekter, men også på tvers av prosjektporteføljen.

Drift og vedlikehold tas inn i rammeavtalen mellom selskapet og staten. Det vil bli inngått avtaler mellom staten og selskapet for drifts- og vedlikeholdsoppgavene i tråd med det rullerende 5 års prinsippet som er lagt til grunn i den overordnede rammeavtalen og fullmakt fra Stortinget.

I forbindelse med de fleste veiutbygginger vil det samlede omfanget av vei som skal driftes og vedlikeholdes, øke. Nye veianlegg er ofte mer

omfattende og eksisterende vei vil i mange tilfeller fortsatt ha en viktig trafikal funksjon. Statens vegvesen sitt økonomiske ansvar vil normalt bli noe redusert, men ikke i like stor grad som det økte økonomiske ansvaret hos selskapet og øvrige berørte veieiere.

Likviditetsstrømmen til selskapet knyttet til drift og vedlikehold vil normalt ikke omfatte nødvendig likviditet knyttet til pålagt ansvar for utbedring av forhold som følge av uforutsette hendelser som selskapet ikke bærer risikoen for. Det legges til grunn at selskapet avtalemessig bør ha krav på å få dekket utgiftene knyttet til hendelser selskapet ikke bærer risikoen for.

### Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse     | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|----------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter | 17 729           | 19 059                      | 19 000          |
|      | Sum kap. 1323  | 17 729           | 19 059                      | 19 000          |

Det foreslås bevilget 19,0 mill. kr til Vegtilsynet, som er en videreføring av nivået fra saldert budsjett 2018.

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.

Vegtilsynets hovedaktivitet i 2019 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.

Vegtilsynet foretok i 2017 de endringene som var nødvendige for å ivareta drift og sørge for tilstrekkelig internkontroll, etter omdanningen til eget forvaltningsorgan fra 1. januar 2017.

Tilsynet har bygd opp god kompetanse og erfaring med gjennomføring av systemtilsyn innen veisektoren.

### Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse    | Regnskap<br>2017 | <sup>1</sup> Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|--|-----------------|
| 90   | Avdrag på lån | 195 924          | 75 000                                   | 80 000          |
|      | Sum kap. 4322 | 195 924          | 75 000                                   | 80 000          |

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 85 S (2017–2018) og Innst. 400 S (2017–2018) ble kap. 4322, post 90 økt med 15 mill. kr.

**Post 90 Avdrag på lån**

Sveriges og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 192,9 og 281,2 mill. norske kr ved utløpet av 2017. Nettoinntektene fra bompengerevningen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsva-

rende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2019 blir i overkant av 80 mill. kr. Det legges opp til at selskapet betaler 80 mill. kr i avdrag i 2019 i tråd med Norges forventende andel av nettoinntekten.

**Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse    | Regnskap | <sup>1</sup> Saldert | Forslag |
|------|---------------|----------|----------------------|---------|
|      |               | 2017     | budsjett<br>2018     | 2019    |
| 80   | Renter        | 6 449    | 4 000                | 3 000   |
|      | Sum kap. 5624 | 6 449    | 4 000                | 3 000   |

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 85 S (2017–2018) og Innst. 400 S (2017–2018) ble kap. 5624, post 80 redusert med 1 mill. kr.

**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 3 mill. kr i renter i 2019.

**Andre saker***Regionreformen*

Ved behandling av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt forvaltningsnivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017), gjorde Stortinget følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at regional vegadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesvegene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå.»

Anmodningsvedtaket er en oppfølging av et vedtak fra våren 2016, jf. Innst. 377 S (2015–2016). En samlet kommunal- og forvaltningskomite stod bak forslag til vedtak om overføring.

Samferdselsdepartementet ga Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge fylkesveioppgavene som ligger til sams veiadministrasjon, utarbeide skisser til modeller for hvordan en overføring fra Statens vegvesen til fylkeskommunene kan gjennomføres og vurdere kostnader og vesentlige konsekvenser av en overføring, jf. utredningsinstruksen.

Samferdselsdepartementet mottok 15. mai 2018 Statens vegvesens rapport «*Fra sams og samling – Konsekvenser ved overføring av fylkesvegad-*

*ministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020, og vurderinger av alternativer*».

Statens vegvesen har i rapporten kartlagt faktagrunnlaget for sams veiadministrasjon, utredet kostnader og konsekvenser av en overføring til fylkeskommunene og vist hvordan en overføring kan gjennomføres. Statens vegvesen konkluderer prinsipielt med at sams veiadministrasjon bør videreføres, men med et arbeid for å forbedre fylkeskommunens styring og mulighet for lokale tilpasninger. Med utgangspunkt i overføring av fylkesveiadministrasjonen slik det er forutsatt i Stortingets anmodningsvedtak, er Statens vegvesen sine vurderinger slik:

- Overføring av fylkesveiadministrasjonen fra 1. januar 2020 er krevende, men det er mulig for oppgavene knyttet til: utredning, planlegging, bygging, forvaltning og vedlikehold.
- Når det gjelder drift, er det imidlertid så stor usikkerhet om mulig nytt kontraktsopplegg og økonomiske konsekvenser, at det ikke er forsvarlig å beslutte overføring før det er gjennomført nærmere vurderinger. En slik vurdering bør være gjennomført innen høsten 2019. For felles driftskontrakter som løper over 1. januar 2020, er det uansett nødvendig med en overgangsordning. Dette gjelder driftskontrakter for vei, elektrokontrakter og noen fagkontrakter med krav til beredskap. Statens vegvesen anbefaler at disse felleskontraktene i hovedsak videreføres til utløp uten endring i byggherreoppfølging.
- Det er sammenheng mellom oppgavene i hovedprosessene: utrede, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde. Det er derfor

krevende med løsninger som skiller disse prosessene fra hverandre. Statens vegvesen har likevel kommet til at det er mulig å håndtere driftskontraktene (kontraktene omfatter også lettere vedlikehold) for seg selv, forutsatt at dette også omfatter driftsrettet forvaltning.

- Det bør ikke etableres nye felles ressursenheter som Statens vegvesen og fylkeskommunene er forpliktet til å bruke. Hver enkelt av de ti fylkeskommunene og Statens vegvesen må selv kunne velge hvordan oppgavene skal løses.
- På noen områder knyttet til sikkerhet og beredskap, bør Statens vegvesen beholde et nasjonalt ansvar. Dette gjelder beredskap knyttet til bru og reservebrumateriell og faglig ekspertise knyttet til sikkerhet på vei i forbindelse med fare for eller naturhendelser som skred og flom. Statens vegvesen anbefaler at disse ressursene fortsatt blir organisert som en del av Statens vegvesen og er tilgjengelig for fylkeskommunene etter behov.
- For investeringskontraktene og andre flerårige fagkontrakter (vedlikeholdskontrakter som er produktbaserte eller oppdragsspesifikke) foreslås som generelt utgangspunkt at fylkeskommunene overtar kontraktsoppfølgingen fra 1. januar 2020. Dette utelukker ikke at det kan inngås avtaler om at Statens vegvesen bistår fylkeskommunene med slutføring av kontrakter.
- Nasjonal vegdatabank og veitrafikksentralene videreføres som nasjonale oppgaver og organiseres som en del av Statens vegvesen. Fylkeskommunene må være forpliktet til å sørge for nødvendige leveranser til Nasjonal vegdatabank og veitrafikksentralene.

Samferdselsdepartementet sendte rapporten fra Statens vegvesen på høring til fylkeskommunene, KS, Oslo kommune, Akademikerne, LO Stat, Unio og YS. Flere andre har også avgitt uttalelser. Fylkeskommunene og KS ønsker oppfølging i tråd med anmodningsvedtaket. De øvrige mener i hovedsak at dagens ordning med sams veiadministrasjon bør videreføres. Dette gjelder Opplysningsrådet for Vegtrafikken, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Byggenæringens Landsforening, Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, Norges Lastebileier-Forbund, Trygg Trafikk og elleve fagforeninger. Vegtilsynet på sin side viser til at Nye Veier AS har lykket med å bygge opp en organisasjon som ivaretar trafiksikkerhet, og har grunn til å tro at fylkeskommunene vil kunne lykkes på samme måte.

Kartleggingen viser at Statens vegvesen brukte om lag 1 600 årsverk (tilsvarende om lag 1 650 stillinger) i 2017 til fylkesveioppgaver. Disse årsverkene er fordelt på over 4 000 ansatte. Finansieringen av sams veiadministrasjon er innrettet slik at fylkeskommunene faktureres for arbeid til planlegging og investering. Staten bekoster den øvrige ressursbruken. Fylkeskommunene betaler i dag for snaut 700 årsverk.

Statens vegvesen mener at opphør av sams veiadministrasjon vil medføre stor risiko for langsiktige negative virkninger med økte kostnader, kompetansetap og redusert kvalitet i oppgaveløsningen. På den andre siden vil en overføring gi muligheter for å styrke fylkeskommunenes samfunnsutviklerrolle, og den vil gi klarere rapporteringslinjer og bedre samhandling mellom fag og politikk på regionalt folkevalgt nivå. Sams veiadministrasjon er et særnorsk fenomen. Ekspertutvalget for å vurdere nye oppgaver til de nye fylkeskommunene peker på at det virker hensiktsmessig å overføre til fylkeskommunene den fagadministrasjon for fylkesveiene som fylkeskommunene alt har det politiske og økonomiske ansvaret for. Samtlige fylkeskommuner har uttalt at oppgavene Statens vegvesen har utført gjennom sams veiadministrasjon, bør overføres.

Opphør av sams veiadministrasjon vil kunne medføre betydelige omstillingskostnader. Statens vegvesen har anslått at omstillingskostnadene vil være mellom 80 og 500 mill. kr i perioden 2019–2024 for staten, og i samme størrelsesorden for fylkeskommunene. Det må understrekes at dette er svært usikre tall. Eventuelle omstillingskostnader knyttet til overføring av driftskontrakter er ikke med i anslagene.

Regjeringen har, i en avveining mellom ulike hensyn, konkludert med at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene. Oppgaver knyttet til utredning, planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold er knyttet nært sammen. Det taler for en mest mulig helhetlig behandling av oppgavene. Statens vegvesen mener oppfølging av driftskontrakter kommer i en særstilling. Statens vegvesen tilrår som nevnt at beslutning om dette spørsmålet utsettes til nærmere utredninger er gjennomført. Fylkeskommunene er på sin side klare til å overta disse oppgavene. Departementet har derfor konkludert med at alle oppgaver bør flyttes. Det må likevel utredes hvordan overføring bør gjøres, og for løpende kontrakter vil det måtte etableres overgangsordninger. Tidspunkt for overføring av drift avklares endelig når en tidsplan for arbeidet med

avtale om overføring av ansatte er klarlagt, se nedenfor.

Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank og vegtrafikk-sentralene foreslås videreført som nasjonale oppgaver. Det er bred enighet om at disse oppgavene videreføres som nasjonale oppgaver.

Overføring av den fylkeskommunale delen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene vil både ha konsekvenser for de ansatte, budsjettmessige konsekvenser og innebærer behov for endringer i veglova og andre berørte lover. Det vurderes om det er behov for en egen lov som regulerer overføring av rettigheter og plikter knyttet til avtaler Statens vegvesen har inngått på vegne av fylkeskommunene og overføring av enkelte andre forhold. En oversikt over forslag om de fleste av endringene i veglova og overføringsloven var tatt inn som en del av Statens vegvesens rapport. Departementet vil utarbeide og sende et forslag til lovendringer på offentlig høring når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Overføringen av oppgavene etter veglova krever at fylkeskommunene tilføres veifaglig kompetanse. Statens vegvesens utredning har vist at bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven eventuelt bare kommer til anvendelse på noen få prosjekter for fylkesvei som er organisert i en stabil organisasjon. For å løse fylkeskommunenes behov for veifaglig kompetanse, har Statens vegvesen foreslått at behovet for overføring av ansatte blir regulert i en overføringslov. Høringen av Statens vegvesens rapport har imidlertid vist at flertallet av fylkeskommunene ikke ønsker en lovregulert plikt til å overta det antallet ansatte Statens vegvesen har beregnet at det er brukt på fylkesveioppgavene. På bakgrunn av fylkeskommunenes uttalelser legger departementet til grunn at spørsmålet om overføring av ansatte søkes løst gjennom dialog og avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. Avtalene om overføring må sikre en hensiktsmessig overføring av ansatte. Departementet har satt i gang arbeid med å vurdere hvordan slike avtaler kan gjennomføres og om det er behov for lovendringer knyttet til disse avtalene. Dersom overføringen av ansatte ikke kan løses gjennom avtale, vil departementet vurdere om det må legges frem forslag til en lov- eller forskriftsregulert overføring av ansatte.

Kravene til de offentlige veiene i Norge er gitt i Statens vegvesens håndbokserie for veiinfrastruktur. Håndbøkene fastsetter funksjonsbaserte standardkrav for utbygging, drift og vedlikehold, mv., også omtalt som «veinormalene». Formålet med

kravene til standard i veinormalene er en effektiv og trafikksikker transport av mennesker og gods, og andre samfunnsviktige hensyn. Veinormalene skal også sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på veinettet ut fra samferdselspolitiske mål, men med frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet. Veinormalene er i plansakene etter plan- og bygningsloven en del av det tekniske grunnlaget for valg av løsning gjennom planlegging. Etter gjeldende praksis blir veinormalene lagt til grunn ved Statens vegvesens, fylkeskommunenes og kommunenes utbygging, drift og vedlikehold av de offentlige veiene. På bakgrunn av overføringen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene vil Samferdselsdepartementet utrede forskriftsfestede bestemmelser om utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold for riksveiene og fylkesveiene. Departementet vil også vurdere å utvide Vegtilsynets myndighet til å omfatte tilsyn med fylkeskommunenes ansvar for fylkesveiene. Departementet vil derfor utrede forskrifter som gir nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, vedlikehold og drift av riks- og fylkesveier og forslag til lovendringer som utvider Vegtilsynets myndighet til å omfatte fylkesveiene. I utredningen skal utformingen av nasjonale føringer vurderes opp mot hensynet til fylkeskommunenes handlingsfrihet, og det skal legges vekt på at reguleringen ikke skal være mer omfattende enn nødvendig der trafikksikkerhet vektlegges.

Det gjenstår fortsatt en del vurderinger før det kan angis konkret tidspunkt for gjennomføring av reformen. Regjeringen tar sikte på at overføringen skjer 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021, men tidspunkt må fastsettes endelig når opplegg og tidsplan for arbeidet med avtale om overføring av ansatte er klarlagt. Det er en forutsetning for overføringen at det blir 11 fylker.

Regjeringen vil komme nærmere tilbake til overføringen i kommuneproposisjonen og i statsbudsjettforslaget for det aktuelle året.

#### *Områdegjennomgang av Statens vegvesen*

Statens vegvesen opprettet et effektiviseringsprogram i 2014 med bakgrunn i omtalen i Nasjonal transportplan 2014–2023. Målet var å redusere interne kostnader med 10–15 pst. innen 2023 sammenlignet med forventet utvikling uten effektivisering. Programmet ble videreført i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det vises til nærmere omtale av effektiviseringsprogrammet i del III under Særlege tema. Regjeringen satte i 2017 i gang en områdegjennomgang av Statens vegvesen. Områdegjennomgangen har vurdert organi-

sering, rapportering og foreløpige resultat av effektiviseringsprogrammet. Områdegjennomgangen har også vurdert om det er mulig å effektivisere ytterligere innenfor tjenestestrukturen/tjenestetilbudet på trafikant- og kjøretøyområdet og støttefunksjoner gjennom etatsfelles løsninger.

Målet med effektiviseringsarbeidet er å få mer vei for pengene. Områdegjennomgangen viser at effektiviseringsutviklingen hittil er svakt dokumentert, men at det har vært forbedringer siden omleggingen av effektiviseringsprogrammet i 2016. Det er et vesentlig potensial for å effektivisere Statens vegvesen, særlig knyttet til veiområdet, trafikant- og kjøretøyområdet og innen støttefunksjoner. Områdegjennomgangen foreslår tiltak innenfor disse områdene. Videre anbefaler områdegjennomgangen justerte effektiviseringsmål og endret styring. Samtidig viser arbeidet at det blir nødvendig med omfattende tiltak for å ta ut potensialet.

Effektiviseringsprogrammet har frem til nå omfattet etatens interne («påvirkbare») kostnader. I disse inngår kostnader til lønn, konsulentkjøp og andre av etatens driftskostnader. For å bygge opp under målet om mer vei for pengene, utvides programmet til å omfatte etatens samlede virksomhetsområde slik at eksterne kostnader blir inkludert i programmet. Eksterne kostnader er i hovedsak knyttet til entrepriser innenfor drift, vedlikehold og investeringer.

Regjeringen har som mål at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra 11 700 mill. 2017-kr i 2017 til 10 000 mill. 2017-kr i 2023. Ved overføring av sams veiadministrasjon til fylkene, vil oppfølging av områdegjennomgangen kun gjelde gjenværende statlig virksomhet. Effektiviseringsarbeidet skal følges opp gjennom produktivets- og effektivitetsindikatorer.

Trafikant- og kjøretøyområdet er en del av Statens vegvesens effektiviseringsprogram. Tjenestetilbudet er i dag bygd opp rundt at trafikkstasjonene skal dekke alle brukeretterspurte tjenester og omfatter bl.a. førerprøver, førerkorthandlinger, registrering og forvaltningskontroll av kjøretøy. I økende grad forventer brukerne at tjenester kan leveres som selvbetjeningsløsninger og ikke krever fysisk oppmøte. Statens vegvesen har de senere årene hatt stort fokus på digitalisering og utvikling av selvbetjeningsløsninger, for å oppnå bedre, enklere og mer tilgjengelige tjenester for brukerne. Når stadig flere tjenester tilbys via 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.

Områdegjennomgangen og Statens vegvesens egne vurderinger viser at det er behov for å modernisere trafikant- og kjøretøyområdet gjennom et godt og tilgjengelig tilbud til brukerne, samtidig som effektiviseringsmålene som er satt for etaten nås. Regjeringen vil gjennomføre en reform av trafikant- og kjøretøyområdet som skal legge til rette for fremtidsrettede, brukerorienterte og effektive tjenester gjennom en ny tjenesteleveransemodell og -struktur.

Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å utforme forslag til innretning av reformen for trafikant- og kjøretøyområdet. Det legges til grunn for utredningen at endringene skal gjennomføres innen utgangen av 2024. Ny tjenesteleveransemodell og -struktur innebærer en reduksjon i antall tjenestesteder og omlokalisering av tilbud, samt redusert personellbehov. Det forventes en god prosess for medvirkning fra tilitsvalgte. For å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever fysisk oppmøte, som f.eks. førerprøver, skal kompenserte tiltak foreslås av Statens vegvesen. Så langt som mulig skal tjenestetilbud lokalt opprettholdes til avløsende tilbud er etablert. Lokaliserings spørsmål skal utredes og vurderes i tråd med retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon.

Effektivisering av støttefunksjoner og byggherreområdet inngår som en del av Statens vegvesens effektiviseringsprogram og det samlede målet for reduksjon av interne kostnader. Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å utforme forslag til organisering av støttefunksjoner.

Statens vegvesen har igangsatt arbeid for å se på utviklingen av byggherrekostnader. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen om å konkretisere tiltak for å effektivisere byggherreorganisasjonen for å støtte opp om effektiviseringsprogrammet.

Effektivisering av støttefunksjoner og byggherreområdet må ses i sammenheng med overføring av sams veiadministrasjon og utredning av fremtidig organisering av Statens vegvesen.

#### *Organisering av Statens vegvesen*

Regjeringen foreslår at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveier, skal overføres til de nye fylkeskommunene. Kartleggingen viser at denne delen av sams veiadministrasjon tilsvarer om lag 1 650 stillinger, i all hovedsak i Statens vegvesens regioner. Gjennom områdegjennomgangen er det avdekket et betydelig effektiv-

seringspotensial for den samlede kostnadsbasen, herunder interne kostnader. Det legges opp til en modernisering av trafikant- og kjøretøyområdets virksomhet som vil føre til endret tjenestestruktur for å møte publikums behov i fremtiden.

Dette innebærer at Statens vegvesen vil bli vesentlig endret. Også andre endringer, bl.a. etableringen av Nye Veier AS, medvirker til dette. Områdegjennomgangen peker på utfordringer i dagens styringsstruktur og anbefaler at organiseringen av etaten gjennomgås. Det er derfor etter departementets vurdering behov for en større gjennomgang av Statens vegvesens organisering.

Statens vegvesen har i dag en regionbasert organisasjon. Det må i lys av overflyttingen av sams veiadministrasjon vurderes om det fremover er det samme behovet for en *gjennomgående* regionalisering, eller om organisasjonen bør gjøres mer funksjonsorientert (divisjonisering). En mer funksjonsbasert organisering vil ikke være til hinder for at det på områder fortsatt kan være en regional struktur, der lokal nærhet er viktig. Samtidig vil overflyttingen av ansvaret for sams veiadministrasjon i praksis sørge for en større regionalisering enn man har i dag. Det kan tale for at det i mindre grad er hensiktsmessig med en regionstruktur i det resterende Statens vegvesen. Departementet vil på denne bakgrunn få utredet en ny organisering av Statens vegvesen.

#### *Bompengereformen*

Arbeidet med gjennomføringen av bompengereformen fortsetter som planlagt. Regjeringens arbeid med de ulike elementene i bompengereformen er omtalt i bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*, og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Formålet med reformen er å legge til rette for mer kostnadseffektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving, 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 bompengeneinnkrevingen 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.

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

#### *Tilrettelegge for fem regionale bompengeselskap*

Samferdselsdepartementet har inngått bompenggeavtale med fire av de fem regionale bompengeselskapene. Avtale med det siste selskapet ventes inngått om kort tid. Arbeidet med å overføre eksisterende bompengeprojekter til de regionale selskapene er startet opp gjennom inngåelse av prosjekt- og finansieringsavtaler.

#### *Skille ut utsteder/utstederforskrift*

Som en del av bompengereformen skal utstederrollen skilles fra bompengeselskapene. Utsteder tilbyr brikke og avtale og forestår innkrevingen fra kundene via brikken. Dette sikrer at bompengeselskapene kan ha hovedfokus på låneforvaltning og registrering av passeringer, mens utstederselskapene krever inn bompengene fra bilistene med avtale. Videre åpner dette for utvidet bruk av brikkene samtidig som en hindrer kryss-subsidiering og risiko for bompengeselskapene.

Vegdirektoratet gjennomførte våren/sommeren 2018 offentlig høring av forslag til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften). Det er ventet at forskriften kan fastsettes høsten 2018 og tre i kraft 1. januar 2019. I utstederforskriften er det bl.a. lagt opp til at selskaper som ønsker å bli AutoPASS-utsteder, må godkjennes etter et sett gitte kriterier. Det legges opp til en overgangsordning med mulighet for å gi utstedere som opererer i markedet, midlertidig dispensasjon fra forskriftens krav. Ved innføring av utstederforskriften oppheves Forskrift om samvirkningsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften). Utstederforskriften viderefører de relevante bestemmelsene i EETS-forskriften slik at Norge har en tilfredsstillende gjennomføring av EETS-direktivet.

Statens vegvesen får også på dette området en viktig rolle og må tilpasse organisasjonen til å kunne håndtere de nye oppgavene som følger av utskilt utstederfunksjon i bompengeselskapene, herunder å føre tilsyn med og godkjenne utstederselskapene.

### *Rolle- og ansvarsdeling i sektoren*

Samferdselsdepartementet har fastsatt rammene for ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren. Arbeidet med å overføre ansvaret for veikantutstyret og publikumstjenesten til de nye regionale bompengeselskapene er igangsatt. Ansvaret for datalinjer og utenlandsinnkreving overføres til bompengeselskapene etter hvert som Statens vegvesens sentrale avtaler utløper. Ansvaret for brikkeanskaffelse blir overtatt av utstederselskapene etter hvert som selskapene blir godkjent som utstedere i AutoPASS.

Statens vegvesen har satt i gang et arbeid med å tilpasse organisasjon, dokumentasjon og rutiner til reformen der oppbygging av godkjennings- og tilsynsfunksjonene prioriteres.

### *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 bompengerevisjon. For prosjekter som er lagt frem for Stortinget etter 6. november 2015, er rabattene fastsatt i tråd med det nye systemet. For prosjekter som er behandlet av Stortinget før dette tidspunktet, betinger omlegging til det nye rabattsystemet tilslutning fra lokalpolitiske myndigheter. Omleggingen av takst- og rabattsystemet er frivillig. Den foreslåtte takstomleggingen skal ikke endre bompengebidraget fra bompengeselskapet, men endringen vil slå ulikt ut for trafikantene. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det for eksisterende bompengeprojekter kan utvises en betydelig grad av skjønn knyttet til bruken av passeringstak for å skjerme lokale trafikanter.

Det er om lag 50 igangsatte bompengeprojekter der det er aktuelt å legge om til nytt takst- og rabattsystem. For 49 av disse har Statens vegvesen utarbeidet og oversendt faglig grunnlag for omleggingen til behandling i berørte kommuner og fylkeskommuner. Det gjenstår å oversende faglig grunnlag for ett prosjekt som etter planen først starter innkreving i løpet av 2020. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til omlegging til ny takst- og rabattstruktur for 38 av de aktuelle prosjektene. Nye takstvedtak fattes fortløpende.

### *Nye systemløsninger for bompengebraansjen*

For å sikre en fungerende bompengerevisjon er det behov for et baksystem som bl.a. sørger for riktig identifisering og prising av passeringer. Sta-

tens vegvesen er sammen med de regionale bompengeselskapene i gang med å anskaffe nye løsninger som skal erstatte dagens system, CS Norge. Det nye systemet består av flere deler. Den sentrale delen er den såkalte kjerneløsningen som er felles og skal brukes av alle de regionale bompengeselskapene. Arbeidet med anskaffelsen av kjerneløsningen (AutoPASS IP og HUB) pågår. De regionale bompengeselskapene er ansvarlig for anskaffelsen av egne operatørløsninger som er deres del av systemløsningen. Vegdirektoratet har også etablert et prosjekt for å få på plass en styrings- og forvaltningsmodell for systemløsningene.

Vegdirektoratet tar sikte på at de aller fleste bompengeselskapene er over på de nye systemløsningene i løpet av 2019.

Kostnaden ved utvikling og drift av nye systemløsninger anses som kostnader knyttet til innkreving av bompenger og finansieres derfor av bompenger, jf. Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjoner*, og Prop. 1 S (2012–2013).

### *Kompetanse og kapasitet*

Statens vegvesen skal ha riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. For å sikre riktig kapasitet og kompetanse benytter etaten både interne ressurser og eksternt kjøp av kapasitet.

Bemanningen i Statens vegvesen ble i 2017 redusert med 262 hele stillinger fra 7 281 i 2016 til 7 019 ved utgangen av 2017. Selv om bemanningen samlet sett ble redusert i 2017, har etaten ved rekruttering lagt vekt på å prioritere ressurser til kjerneprosesser og til veiområdet. Bemanningen gikk tydelig ned innenfor støtteprosesser og trafikant- og kjøretøyområdet.

Kjøp av eksterne tjenester ble i 2017 redusert med 300 mill. kr fra om lag 4 mrd. kr i 2016 til 3,7 mrd. kr i 2017. Dette inkluderer Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester til forvaltning av fylkesveier. Av dette var 84 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. 16 pst. gikk til ulike støtte- og ledelsesfunksjoner som IKT, organisasjonsutvikling, forvaltning av eiendommer og kompetanseutvikling. Statens vegvesen har brukt ansatte som ressurser i Autosys-prosjektet i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Ved utløpet av 2017 utgjorde

disse 27,3 hele stillinger som er en økning på 0,7 hele stillinger fra foregående år.

Tabell 5.9 viser utviklingen i kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen fra 2013, og fordelin-

gen mellom planlegging og byggherre, øvrige kjerneoppgaver og støtte og ledelsesfunksjoner.

Tabell 5.9 Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen

| År   | Totalt | Planlegging<br>og byggherre | Mill. 2019-kr            |                                  |
|------|--------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------------|
|      |        |                             | Øvrige<br>kjerneoppgaver | Støtte- og<br>ledelsesfunksjoner |
| 2013 | 3 541  | 2 631                       | 320                      | 590                              |
| 2014 | 4 034  | 3 119                       | 362                      | 553                              |
| 2015 | 4 179  | 3 316                       | 294                      | 569                              |
| 2016 | 4 012  | 3 131                       | 284                      | 597                              |
| 2017 | 3 700  | 2 819                       | 275                      | 606                              |

Tallene omfatter anskaffelser til riksveier og Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester ved forvaltningen av fylkesveier.

Til tross for høyt oppgaveomfang og aktivitetsnivå ble både bemanning og nivået på kjøp av tjenester redusert i Statens vegvesen i 2017. Ressursstyring og effektivisering har bidratt til å frigjøre ressurser og dermed legge til rette for en forsvarlig reduksjon i bemanning og tjenestekjøp. Tiltak for økt intern mobilitet, kompetanseutvikling og forenkling av oppgaver og prosesser skal bidra til at etaten opprettholder kapasitet til å gjennomføre oppgavene.

Statens vegvesen følger opp regjeringens krav om statlige lærlingeplasser med konkrete mål for å øke andelen lærlinger i egen virksomhet. Målet omfatter lærefag etaten allerede har lærlinger i, men også innen nye fagområder.

Statens vegvesen stiller krav om at leverandører på kontrakter med en verdi på minst 1,3 mill. kr og med varighet over 3 måneder er tilknyttet en lærlingordning, jf. forskrift om plikt til å stille krav om lærlinger i offentlige kontrakter. Etaten stiller også krav til at en eller flere lærlinger deltar i arbeidet med å oppfylle kontrakten. Statens vegvesen følger på denne måten opp regjeringens krav om statlige lærlingeplasser i offentlige oppdrag.

Statens vegvesen arbeider målrettet for en betydelig økning i antall lærlinger i løpet av 2018 og 2019. Etaten har også som mål å kunne ta inn lærlinger innen flere lærefag.

I 2017 hadde Statens vegvesen 206 lærlinger på kontrakter innen entreprisbedriften (gjelder både riksvei og fylkesvei). Innen entreprisbedriften

stimuleres det til bruk av lærlinger både for norske og utenlandske leverandører. Statens vegvesen har etablert en bonusordning i form av en kompensasjonsordning knyttet til bruk av lærlinger. Ordningen har vist seg å være et godt virkemiddel for å øke antall lærlinger.

Innen riksveiferjedriften er det i 2017 registrert i overkant av 100 lærlinger og kadetter. I riksveiferjedriften er det krav i alle kontrakter om bruk av lærlinger. Utgifter til lærlinger blir kompensert med 200 000 kr per lærlingeårsverk i nye kontrakter i riksveiferjedriften.

Statens vegvesen vil i 2019 arbeide med tilpassing og omstilling av organisasjonen til den kommende regionreformen og som konsekvens av arbeidet med effektivisering, herunder områdegjennomgangen. Etaten må til enhver tid opprettholde og sikre riktig kapasitet og kompetanse til produksjon og omstilling og hensiktsmessig fordeling av interne ressurser og eksterne kjøp.

#### *Samfunnssikkerhet og beredskap*

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

- unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell
- 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 forvalter viktige samfunnsverdier og er en sentral aktør ved beredskap og større hendelser. 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 sentrale samvirkeaktører.

Selv om transportsystemet er relativt robust, er IKT-systemer, veiparseller, bruer og tunneler sårbare og utsatte for ulike type påkjenninger. For å sikre et pålitelig transportsystem skal det tas hensyn til samfunnssikkerhet i hele veiens livsløp. Fremtidige klimapåkjenninger skal ivaretas ved planlegging, prosjektering og bygging av ny infrastruktur, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Informasjonssikkerhet skal ivaretas i trafikkstyring og overvåking av veinettet, etatens registerdata og for annen sensitiv informasjon.

Samfunnssikkerhetshensyn, klimatilpasning og informasjonssikkerhet er en integrert del av virksomhetsstyringen, og inngår i beslutningsgrunnlaget for prioriteringer. Arbeidet med strekningsvise analyser og vurderinger for å identifisere sårbarheter langs veinettet (VegROS) videreføres i 2019. Noen sårbare punkter håndteres med rene beredskapstiltak mens andre krever ulike typer investeringer.

I 2018 er en rekke ulike regelverk oppdatert for å ta bedre hensyn til samfunnssikkerhet og spesielt klimautfordringene. Videre er det i 2018 gjennomført en rekke øvelser på ulike nivå i etaten, herunder samvirkeøvelser om brann i tunnel.

### *Naturfare og klima*

Statens vegvesen viderefører i 2019 arbeidet med å ta høyde for de varslede klimaendringene ved utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av infrastruktur. Etaten har gjort endringer i regelverk (håndbøker), som ivaretar hensynet til endret klima. Det samme gjelder ved bygging av nye veier.

Kartlegging av flom- og skredfare står også i 2019 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.

### *Beredskap og hendelseshåndtering*

System for beredskap og hendelseshåndtering i Statens vegvesen trådte i kraft 1. januar 2018. Beredskapsplaner og hjelpemidler er etablert og videreutvikles i 2019. Beredskap og hendelseshåndtering skal være en integrert del av den normale driften.

Statens vegvesen har ansvaret for beredskap og hendelseshåndtering på riksveinettet. Tilsvarende oppgaver på fylkesveinettet ivaretas av Statens vegvesen i henhold til avtaler med fylkeskommunene. Gjennom avtalene håndterer Statens vegvesen hendelser på fylkesvei slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier hindres eller begrenses og fremkommeligheten ivaretas på best mulig måte.

Trafikkberedskap og retningslinjer for håndtering av uforutsette hendelser på vei, omkjøring, skilting mv. er etablert og videreføres i 2019. Tilsvarende pågår det et omfattende arbeid med å utbedre riks- og fylkesveitunneler. Utbedringsarbeidene reduserer risikoen for alvorlige hendelser og konsekvensene av disse. I forbindelse med tunnelutbedringsarbeidene blir det installert nødnett i alle riksveitunneler lengre enn 500 meter.

### *Reservebruer*

Landsdekkende bruberedskap har som hovedoppgave å gjenopprette brutte veiforbindelser. Arbeidet med å utfase utdatert utstyr og oppgradere til nye typer reservebrumateriell videreføres i 2019. 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 i 2018 arbeidet med å legge til rette for etterlevelse av ny personvernforordning. Styringssystem for informasjonssikkerhet er etablert der også personvernensyn 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 tilganger til data og taushetsserklæringer sentrale momenter.

I all hovedsak driftes etatens IKT-systemer internt, men deler av systemporteføljen for trafi-

kant- og kjøretøyområdet, samt bompengesystemet AutoPASS, driftes eksternt av norske leverandører og i Norge. 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 adgangskontroll, fysisk sikkerhet, byggsikkerhet, nettverkssikkerhet, systemtilgang, tjenestenivå, databehandleravtale, revisjoner mv. Statens vegvesen gjennomfører revisjoner for å ha kontroll på at informasjonen er godt nok sikret. Etaten har inngått avtale med et norsk selskap om inntrengningstesting. Disse gjennomføres regelmessig for å sikre at uvedkommende ikke får tilgang til etatens data.

Statens vegvesen er tilknyttet NorCERT som overvåker internettrafikk inn mot etatens IKT-systemer. Etaten har opprettet egne responsteam for å håndtere dataangrep og datakriminalitet. Samarbeidsforum om IKT-sikkerhet er etablert mellom Statens vegvesen, Avinor AS, Kystverket, NSB AS, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.

#### *Forskning og utvikling*

Forskning og utvikling i Statens vegvesen skal sikre og utvikle fagkunnskap og kompetanse slik at beslutninger tas på et faglig godt grunnlag. FoU-virkomheten i Statens vegvesen skal både svare på målene i Nasjonal transportplan 2018–2029 og bidra til at etaten møter de strategiske målene i Virksomhetsstrategi for Statens vegvesen.

Arbeidet gjennomføres delvis i større forsknings- og utviklingsprogrammer som går over 3–6 år i samarbeid med norske universiteter og forskningsinstitutter. Det gjennomføres også mindre, interne prosjekter i Statens vegvesen av mer kortvarig karakter og større samarbeidsprosjekter nasjonalt og internasjonalt.

Totalt foreslås det 110 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester i 2019 på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter. I tillegg til foreslått ramme er det foreslått om lag 30 mill. kr i hovedsak til prosjektet Ferjefri E39 til videreføring av doktorgradsarbeid. Statens vegvesens egeninnsats for å følge opp og gjennomføre FoU-kontrakter med forskningsinstitutter, universiteter og høyskoler utgjør i underkant av 50 mill. kr.

Viktige forskningstemaer som i 2019 dekkes gjennom pågående FoU-program, er:

- Miljøvennlig og effektiv bylogistikk
- Tiltak for å endre transportmiddelfordeling i byområder

- Veitutforming: Påvirkning på trafikksikkerhet og endringer i veitutforming ved innføring av ny teknologi
- Drift og vedlikehold på reisestrekninger for gående og syklende
- Mer effektiv planlegging av bedre kvalitet og samhandling ved hjelp av digitale arbeidsmetoder og visualisering
- Bedre bruvedlikehold
- Fremtidens veiteknologi – analytisk dimensjonering
- Automatisert kjøring – fra førerens perspektiv.

Etaten gjennomfører et større program med ITS-piloter i regionene som i 2019 blir viktig for uttesting av ny teknologi og koblinger mot forskning og innovasjonsaktiviteter.

Statens vegvesen har dialog med og støtter Norges Forskningsråds arbeid med Transport21-strategien. Etaten bidrar til etablering av et nytt senter for miljøvennlig energi og samfunnsmessige aspekter for energiforsyning og transport ved overgangen til lavutslippssamfunnet. Statens vegvesen samarbeider også med Innovasjon Norge for å få frem relevante innovasjoner på infrastruktur- og transportsiden i samhandling med næringslivet. Etaten leder to innovasjonspartner-skap støttet av Innovasjon Norge og Difi, et innen sikkerhetsstyring i tunneler og et innen klimagassreduksjoner i grunnarbeid i samarbeid med Statsbygg og Bane NOR. Begge partnerskapene fortsetter i 2019.

Internasjonalt prioriteres FoU-samarbeidet gjennom «NordFoU» og de europeiske organisasjonene Conference of European Directors of Roads (CEDR) og Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL). Gjennom disse kanalene får etaten tilgang til internasjonal forskning.

En stor del av forskningsaktiviteten rettes mot overgangen til et mer digitalt, sammenkoblet veinett og et bærekraftig transportsystem.

#### *Ferjefri E39*

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2018–2029 en ambisjon om en opprustet og ferjefri E39. Statens vegvesen driver et utviklingsprogram samtidig med planlegging og bygging av prosjekter langs E39.

Prioriterte områder i utviklingsprogrammet for ferjefri E39 er nå teknologiutvikling og deling av kunnskap for å oppnå kostnadseffektive løsninger samtidig som sikkerhet og risiko ivaretas. Statens vegvesens deling av resultater og kunnskap

kan være til nytte for norsk industri, havbruk og luftfart. Videre får man verdifull kunnskap tilbake fra nasjonale og internasjonale samarbeidspartnere og anleggsbransjen, og dette bidrar til videre optimalisering/kostnadskutt. Samarbeid med bransjen om videreutvikling av forskningsprosjekter og doktorgradsoppgaver fortsetter i 2019, og implementeringen skjer fortløpende. For å ivareta en energieffektiv og miljøriktig bygging er bærekraftige løsninger i prosjektene sentralt. Kontraktstrategiene vurderes kontinuerlig for å holde kostnader og risiko under kontroll. Nye beregninger av samfunnsnyttens gjøres etter hvert som nye beregningsmodeller utvikles i samarbeid mellom etatene og Samferdselsdepartementet.

### *ITS og trafikkinformasjon*

Ny teknologi 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.

Statens vegvesen legger til rette for å regulere og fremme 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 intelligente transportsystemer (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 klimastasjoner som omhandler klima, føreforhold, behov for driftstjenester
- webkamaraløsning som gir online tilgang til kameraer på veinettet
- reisetidssystemet som i flere kanaler gir informasjon om forventet reisetid på en rekke veistreknings 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.

Det varsles nye felleseuropeiske regler på området i EU-kommisjonens strategi for Samvirkende ITS. EU-parlamentet har foreslått en rekke aktiviteter knyttet til samvirkende ITS som vil få betydning for Norge.

Statens vegvesen skal:

- implementere kravene som stilles gjennom ITS-direktivet og bruk av ITS-loven
- legge til rette 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
- bygge opp kunnskap 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).

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. 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 vegvesens offisielle vei- og trafikkdata om bl.a. kjøreforhold og trafikksituasjoner ligger åpent tilgjengelig for private aktører. I 2018 og 2019 planlegger Statens vegvesen å implementere en nasjonal felles tilgang til etatens vei- og trafikkdata i tråd med ITS-direktivets krav og brukernes behov.

*Prosjekt «Vilkår for førerrett»*

Gjennom et felles initiativ fra Helsedirektoratet, Statens vegvesen, Direktoratet for e-helse og Politidirektoratet som er støttet av Direktoratet for forvaltning og ikt gjennom stimuleringsordning for innovasjon og tjenstedesign, ble det i 2017 arbeidet med prosjektet «Vilkår for førerrett» som er knyttet til helsekravet ved fornying av førerkort. Prosjektet hadde som mål å forbedre prosessen med fornying av førerrett for personer som trenger jevnlig vurdering av om de er egnet til å ha førerrett. I 2017 ble det foretatt en omfattende gjennomgang av hele forvaltningen av ordningen når det gjelder ansvar, organisering, ressursbruk og muligheter for digitalisering. Videre er det gjennomført behovs- og mulighetsstudier for arbeidet mellom virksomhetene og overfor brukerne.

Det ble i løpet av 2017 klart at det ikke var mulig å løse utfordringene knyttet til organisering, ansvar og ressurser mellom aktørene i sektorene i løpet av prosjektperioden. Regelverkssendringer og lovendringer krever tid å gjennomføre. Prosjektet «Vilkår for førerrett» ble derfor videreført første halvår i 2018, og deretter erstattet av et «Program for digital førerrettsforvaltning» som vil gå over tre år.

Programmet skal primært forenkle og forbedre dagens førerkortforvaltning ved å innføre digitale løsninger for kommunikasjon mellom aktørene, automatiserte prosesser og gode digitale støttesystemer for vurdering av om vilkårene for førerrett er oppfylt. Statens vegvesen skal utvikle systemer for forvaltning, innhenting og distribusjon av informasjon.

Programmet består av flere prosjekter hvorav en av hovedgevinstene er en forenkling for aldersgruppen 75+, yrkessjåfører og øvrige brukere som har behov for helseattest. I tillegg fører dette til mer effektiv saksbehandling i Statens vegvesen.

*Veinett for modul- og tømmervogntog**Modulvogntog*

Per april 2018 var 3 924 km riksvei (38 pst.), 665 km fylkesvei og 116 km kommunal vei åpnet for modulvogntog (25,25 meters lengde og 60 tonn totalvekt).

Statens vegvesen har vurdert hvilke strekninger som kan åpnes for modulvogntog med formål å gi tilgang til mest mulig av veinettet. For at åpningen av riksveinettet for modulvogntog skal få størst mulig effekt, er det viktig at modulvogn-

togene kan kjøre frem til større bedrifter, industriområder og terminaler som ligger ved fylkesveier og kommunale veier. Dette forutsetter at også fylkeskommuner og kommuner prioriterer tiltak for å legge til rette for økt bruk av modulvogntog. En del fylkesveier og kommunale veier kan ikke åpnes for modulvogntog på grunn av «trange» kryss med riksvei. I slike tilfeller må utgangspunktet være at alle berørte veimyndigheter samarbeider om prioriteringer og at hver part dekker sine respektive kostnader.

Behandlingen av et stort antall søknader fra transportutøvere og -brukere har vist at mange fylkesveier og kommunale veier ikke kan åpnes for modulvogntog før flaskehals blir utbedret. Statens vegvesen har etablert et samarbeid mellom representanter fra næringsliv og transportører som bl.a. gir oversikt over viktige veier for modulvogntog som grunnlag for å vurdere hvilke flaskehals som bør prioriteres.

*Tømmervogntog*

Per april 2018 var 92 pst. av riksveinettet, 48 pst. av fylkesveinettet og 16 pst. av det kommunale veinettet åpnet for tømmervogntog (24 meters lengde og 60 tonn totalvekt). For fylkesveinettet er det en betydelig økning fra litt mindre enn 20 pst. i 2015.

Andelen fylkesveinett godkjent for tømmervogntog er i snitt 67 pst. i Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland, 77 pst. i Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder og 71 pst. i Møre og Romsdal og Trøndelag. I fylkene på Vestlandet og i Nord-Norge er andelen lavere enn 8 pst. med unntak av Nordland hvor andelen er 21 pst. I noen fylker er det fortsatt mange veier som bare er tillatt for 22 meter vogntog og/eller 56 tonn totalvekt, og det vurderes om noen av disse kan tillates for hhv. 24 meter og 60 tonn.

Økningen i veinett godkjent for tømmervogntog er i hovedsak et resultat av det pågående arbeidet med kontroll og ny klassifisering av bruens bæreevne, men forsterkning og utskifting av bruer har også bidratt noe. Arbeidet med kontroll av bruens bæreevne pågår, og andelen fylkesvei godkjent for tømmervogntog forventes å øke noe.

Vel 10 500 bruer av om lag 11 350 fylkesveibruer er kontrollert og klassifisert på nytt per juli 2018. Av de klassifiserte bruene tåler om lag 10 200 av disse 60 tonn totalvekt, mens om lag 300 bruer er godkjent for 50 tonn totalvekt eller lavere. Klassifisering av fylkesveibruene videreføres, og det legges opp til at arbeidet kan sluttføres innen utgangen av 2020. For riksveinettet gjenstår

det bare kontroll og ny klassifisering av 12 bruer, noe som forventes fullført i 2018.

Kontroll av bruens bæreevne har også medført at en større del av riks- og fylkesveinettet har blitt tillatt for mobilkraner og spesialtransporter.

Det vises til omtale av forsterkningstiltak på fylkesveinettet også under kap. 1320, post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport.

### **Nærmere om investeringsprogrammet**

Nedenfor redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveirute i 2019 samt en omtale av de største byområdene.

Alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr er nærmere omtalt. I tillegg nevnes 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 omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst. Kostnadsrammen settes som tidligere lik styringsrammen + 10 pst. Kostnadsendringer omtales dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet, og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner.

Tabellene 5.10 til 5.12 oppsummerer fordelingen av investeringsmidler i budsjettforslaget for 2019 fordelt på korridorer og ruter, mens tabell 5.13 viser bindinger knyttet til riksveiprojekter som det har vært gjennomført KS2 for.

Tabell 5.10 Post 30 Riksveinvesteringer – forslag 2019

| Korridor/rute  | Mill. 2019-kr                      |  |                                    |
|--|------------------------------------|--|------------------------------------|
|  | Statlige midler<br>Forslag<br>2019 | Ekstern finansiering<br>Anslag<br>2019 | Totalt til<br>investeringer i 2019 |
| 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø  | 415,5                              | 63,6                                   | 479,1                              |
| E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger  |                                    |  |                                    |
| 2. Oslo – Ørje/Magnor  | 206,3                              | -                                      | 206,3                              |
| E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo  | 127,4                              | 520,0                                  | 647,4                              |
| E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger             |                                    |  |                                    |
| 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger  | 1 261,8                            | 628,7                                  | 1 890,1                            |
| E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger                      |                                    |  |                                    |
| 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim  | 3 197,1                            | 683,7                                  | 3 880,8                            |
| E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger   | 129,7                              |  | 129,7                              |
| E39 Ålesund – Trondheim  | 267,8                              | 15,0                                   | 282,8                              |
| Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal              |                                    |  |                                    |
| 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø  | 1 659,3                            | 691,6                                  | 2 350,9                            |
| E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger   | 43,5                               |  | 43,5                               |
| Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug  | 942,7                              | 712,9                                  | 1 655,6                            |
| E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger  |                                    |  |                                    |
| 6. Oslo Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund                                 | 1 215,5                            | 646,0                                  | 1 861,5                            |
| E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger  | 169,9                              |  | 169,9                              |
| Rv 3 Kolomoen – Ulsberg  | 6,4                                |  | 6,4                                |
| Rv 15 Otta – Måløy   | 283,3                              |  | 283,3                              |
| E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger  | 118,3                              |  | 118,3                              |
| Rv 70 Oppdal – Kristiansund  |                                    |  |                                    |
| 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige  | 1 318,3                            | 420,1                                  | 1 738,4                            |
| E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger  |                                    |  |                                    |
| 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | 579,5                              | 16,6                                   | 596,1                              |
| E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger   | 442,9                              |  | 442,9                              |
| E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger   |                                    |  |                                    |
| Sum rutefordelte midler  | 12 385,2                           | 4 398,2                                | 16 783,4                           |
| Ikke rutefordelte midler   | 170,0                              |  | 170,0                              |
| Sum post 30  | 12 555,2                           | 4 398,2                                | 16 953,4                           |

Tabell 5.11 Post 31 Skredsikring riksveier – forslag 2019

| Korridor/rute  | Statlige midler |                | Ekstern finansiering |                      | Mill. 2019-kr                      |  |
|--|-----------------|----------------|----------------------|----------------------|------------------------------------|--|
|  | Forslag<br>2019 | Anslag<br>2019 | Anslag<br>2019       | investeringer i 2019 | Totalt til<br>investeringer i 2019 |  |
| 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| 2. Oslo – Ørje/Magnor  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger             |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger                      |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger   |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E39 Ålesund – Trondheim  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal              | 453,2           |                |                      |                      | 453,2                              |  |
| 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger   |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger  | 120,0           |                |                      |                      | 120,0                              |  |
| 6. Oslo Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund                                 |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| Rv 3 Kolomoen – Ulsberg  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| Rv 15 Otta – Måløy   |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger  | 102,0           |                |                      |                      | 102,0                              |  |
| Rv 70 Oppdal – Kristiansund  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger  |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger   |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger   | 418,2           |                |                      |                      | 418,2                              |  |
| Sum post 31  | 1 093,4         |                |                      |                      | 1 093,4                            |  |

Tabell 5.12 Post 36 E16 over Filefjell – forslag 2019

| Korridor/rute   | Statlige midler |                | Ekstern finansiering |                      | Mill. 2019-kr                      |  |
|---|-----------------|----------------|----------------------|----------------------|------------------------------------|--|
|   | Forslag<br>2019 | Anslag<br>2019 | Anslag<br>2019       | investeringer i 2019 | Totalt til<br>investeringer i 2019 |  |
| 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø |                 |                |                      |                      |                                    |  |
| E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger               | 179,7           |                | 0                    |                      | 179,7                              |  |
| Sum post 36   | 179,7           |                | 0                    |                      | 179,7                              |  |

Tabell 5.13 Bindinger knyttet til riksveiprojekter som har vært til KS2

| Prosjekt   | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Tildelt før 2019 |               |       | Forslag 2019    |               |       | Mill. 2019-kr   |               |       |
|--|---------------|---------------------------|------------------|---------------|-------|-----------------|---------------|-------|-----------------|---------------|-------|
|  |               |                           | Statlige midler  | Annen finans. | Sum   | Statlige midler | Annen finans. | Sum   | Statlige midler | Annen finans. | Sum   |
|  |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <b>KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen</b>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv. 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger</i> |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum   | 3 081         | 2 761                     | 60               | 307           | 367   | 80              | 520           | 600   | 220             | 460           | 680   |
| <b>KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger</b>                              |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger</i>           |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E18 Bommetad – Sky   | 5 666         | 4 947                     | 1 033            | 3 450         | 4 483 | 136             | 84            | 220   | 150             | 150           | 150   |
| E18 Varoddbrua   | 1 100         | 968                       | 602              | 602           | 602   | 170             | 170           | 170   | 185             | 185           | 185   |
| E39 Eiganestunnelen <sup>5</sup>   | 3 556         | 3 521                     | 1 531            | 1 476         | 3 007 | 421             | 19            | 440   | 74              | 74            | 74    |
| <b>KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim</b>                                |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>  |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E39 Rogfast  | 19 891        | 17 800                    | 106              | 670           | 776   | 30              | 370           | 400   | 300             | 1 300         | 1 600 |
| E39 Svegafjørn – Rådal <sup>5</sup>  | 7 897         | 7 329                     | 1 868            | 2 803         | 4 671 | 1 100           | 133           | 1 233 | 760             | 760           | 760   |
| E39 Bjørset – Skei   | 892           | 827                       | 471              | 471           | 471   | 174             | 174           | 174   | 120             | 120           | 120   |
| <i>E39 Ålesund – Trondheim</i>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra <sup>1</sup>   |               | 2 100                     |                  |               |       | 20              |               | 20    | 130             | 130           | 130   |
| <b>KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</b>                      |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger</i>  |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E134 Damåsen – Saggrenda   | 5 265         | 4 638                     | 1 011            | 2 594         | 3 605 | 450             | 50            | 500   | 515             | 515           | 515   |
| E134 Gvarmen – Århus   | 2 526         | 2 337                     | 1 712            | 1 712         | 1 712 | 490             | 490           | 490   | 135             | 135           | 135   |
| Rv. 13 Ryfast <sup>5</sup>   | 8 180         | 7 736                     | 775              | 6 046         | 6 821 | 210             | 555           | 765   | 150             | 150           | 150   |
| <i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger</i>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E16 Sandvika – Wøyen   | 4 569         | 4 177                     | 1 461            | 1 781         | 3 242 | 460             | 460           | 460   | 475             | 475           | 475   |
| E16 Bjørnum – Skaret   | 4 862         | 4 470                     | 135              | 62            | 197   | 50              | 200           | 250   | 450             | 750           | 1 200 |
| E16 Bagn – Bjørge  | 1 742         | 1 568                     | 713              | 366           | 1 079 | 310             | 4             | 314   | 175             | 175           | 175   |
| Rv. 5 Kjøernesfjorden  | 1 331         | 1 188                     | 10               | 10            | 10    | 120             |               | 120   | 380             | 380           | 380   |



Tabell 5.13 Bindinger knyttet til riksveiprojekter som har vært til KS2

| Prosjekt   | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Tildelt før 2019 |               |       | Forslag 2019    |               |       | Mill. 2019-kr   |               |       |
|--|---------------|---------------------------|------------------|---------------|-------|-----------------|---------------|-------|-----------------|---------------|-------|
|  |               |                           | Statlige midler  | Annen finans. | Sum   | Statlige midler | Annen finans. | Sum   | Statlige midler | Annen finans. | Sum   |
|  |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <b>KORRIDOR 6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund</b>                               |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E6 Vindåsliene – Korporalsbrua   | 1 926         | 1 772                     | 233              | 164           | 397   | 80              | 520           | 600   | 290             | 100           | 390   |
| E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen   | 3 058         | 2 823                     | 618              | 1 412         | 2 030 | 350             | 56            | 406   | 387             |               | 387   |
| Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, inkl. forskuttering og refusjon <sup>1 2</sup>                            |               | 1 147                     |                  | 52            | 52    |                 | 70            | 70    |                 | 250           | 250   |
| <b>KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige</b>  |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E6 Helgeland sør og Kappskarmo – Brattåsen – Lien <sup>3</sup>   | 4 806         | 4 701                     | 1 206            | 560           | 1 766 | 1 107           | 57            | 1 162 | 1 060           |               | 1 060 |
| E6 Helgeland nord inkl. strekningen Krokstrand S – Bolna <sup>4</sup>  | 2 382         | 2 354                     | 1 575            | 593           | 2 169 | 69              | 100           | 169   |                 | 16            | 16    |
| Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset  | 2 684         | 2 622                     | 423              | 1 642         | 2 065 | 50              | 265           | 315   | 132             | 110           | 242   |
| <b>KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Russland og Finland</b> |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| <i>E6 Fauske – Nordkjøpsbotn med tilknytninger</i>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring   | 4 178         | 4 060                     | 2 524            | 1 199         | 3 723 | 240             | 2             | 242   | 95              |               | 95    |
| <i>E6 Nordkjøpsbotn – Kirkenes med tilknytninger</i>   |               |                           |                  |               |       |                 |               |       |                 |               |       |
| E6 Indre Nordnes – Skardalen (post 31)   | 1 358         | 1 120                     | 981              |               | 981   |                 | 138           | 138   |                 |               | 138   |
| E69 Skarvbergtunnelen (post 31)  | 919           | 919                       | 108              |               | 108   | 280             |               | 280   | 260             |               | 260   |

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

2 Finansieringsopplegget ennå ikke lagt frem for Stortinget.

3 Inkl. tildelinger innenfor rammene til programområdetiltak og fornying.

4 Finansieringsopplegget for strekningen Krokstrand S – Bolna er lagt frem for Stortinget, men ikke vedtatt.

5 Styrings- og kostnadsramme ekskl. tunneloppgradering. Prognose for sluttkostnad inkl. tunneloppgradering.

**Korridoromtaler****Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø**

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

Det settes av 415,5 mill. kr til strekningen på post 30. I tillegg er det lagt til grunn 63,6 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til å fullføre prosjektet rv. 110 Ørebekk–Simo i Østfold.

De statlige midlene til riksveitiltak i bymiljøavtalen for Oslo og Akershus settes av til gang- og sykkelvei langs E6 på fv. 152 i Akershus (strekningene Stenfeldt–Greverud og Langhusveien–Vevelstadveien–Smedsrudveien). Det settes også av midler til gang- og sykkelvei langs E6 i Konows gate i Oslo (strekningen Ryenkrysset–Simensbråtveien).

Innenfor programområdene prioriteres i hovedsak midler til trafikksikkerhetstiltak, servicetiltak, utbedringstiltak og tiltak for gående og

syklende. Det settes bl.a. av midler til å starte utbedringen av et ulykkesbelastet kryss på rv. 111 i Sarpsborg i Østfold, å fullføre byggingen av døgnhvileplass ved Svinesund og til å reparere drenering på rv. 111 ved Gretnesdalen i Østfold. Videre settes det av midler til å fullføre byggingen av gang- og sykkelvei langs E6 på strekningen Sandbakken–Skjeberg i Østfold.

Det er lagt til grunn bompenger til å bygge undergang ved Rakkestadsvingen på rv. 110 og til å bygge kollektivfelt ved Årum bru på rv. 111 i Østfold.

Under fornying brukes midlene i hovedsak til å videreføre rehabiliteringen av Nordbytunnelen på E6 i Akershus. Arbeidene ventes ferdigstilt i mars 2019. Det settes også av midler til rehabiliteringen av Smiehagentunnelen på E6 i Akershus og til restfinansiering av Brynstunnelen på E6 i Oslo.

Det settes også av midler til planlegging, bl.a. til arbeidet med reguleringsplan for delstrekninger på E6 Manglerudprosjektet i Oslo.

(i mill. kr)

|         |                | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
|---------|----------------|---------------|---------------------------|--|------------------------|
| E6      | Nordbytunnelen | -             | 552                       | 209                                      | 42                     |
| Rv. 110 | Ørebekk–Simo   | 835           | 803                       | 23                                       | 0                      |

*E6 Nordbytunnelen, fase 2*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 110.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften i den om lag 3,8 km lange Nordbytunnelen i Ås kommune i Akershus. 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.

Prosjektet hadde en styringsramme på om lag 425 mill. kr da det ble startet opp i 2017. Det har vært en vesentlig kostnadsøkning etter at prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak underestimering av en rekke elementer i prosjekteringsgrunnlaget, som har medført at kostnadsanslaget ble satt for lavt. Dette ble først avdekket i gjennomføringsfasen.

Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

*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*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 111.

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 kjøretretning 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. Prosjektet ventes åpnes for trafikk sommeren 2019, mot tidligere planlagt i oktober 2018. Det settes av 15 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 8 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2019 blir brukt til å fullføre brua over Seutelva og til slutttoppgjør.

### Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksåsen

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det settes av 206,3 mill. kr over post 30.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til Ny Jord og forberedende arbeider for prosjektet E18 Retvet-Vinterbro. Videre legges det til grunn midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektene E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold og E18 Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus. Det settes også av midler til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet E18 Melleby–Momarken i Østfold som ble åpnet for trafikk i 2014, jf. Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjoner*.

De statlige midlene til riksveitiltak i bymiljøavtalen for Oslo og Akershus settes av til tiltak for gående og syklende ved Herregårdskrysset på E18 i Oslo.

Innenfor programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak, bl.a. nytt veilys på E18 på deler av strekningen mellom Ørje og Melleby i Østfold.

Det settes også av midler til planlegging.

*E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger*

Det settes av 127,4 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 520 mill. kr i bompenger.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland.

Innenfor programområdene prioriteres tiltak for gående og syklende og utbedringstiltak. Det settes av midler til å fullføre byggingen av gang- og sykkelvei langs E16 på strekningen Øyset–Langeland ved Kongsvinger i Hedmark. For å legge til rette for modulvogntog er det i tillegg prioritert å bygge om flere kryss på E16 og rv. 25 i Hedmark.

Det settes også av midler til planlegging, bl.a. til arbeidet med kommunedelplan for rv. 35 Hokksund–Åmot.

(i mill. kr)

|     |                        | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
|-----|------------------------|---------------|---------------------------|--|------------------------|
| E16 | Eggemoen–Jevnaker–Olum | 3 081         | 2 761                     | 600                                      | 1 794                  |

### *E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum*

Det ble i Prop. 1 S (2017–2018) satt av midler til anleggsstart i 2018, jf. side 112. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 72 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland*.

Prosjektet ligger i Ringerike kommune i Buskerud og Jevnaker kommune i Oppland. 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 bygd bruer for kryssing av Randelva og Svenåa, og det blir bygd planstilte kryss ved Kleggerud og Olum. Tilkoblin-

gen til dagens E16 ved Eggemoen skjer med en rundkjøring i påvente av at E16 blir bygd 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.

Det legges opp til anleggsstart i løpet av 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021. Arbeidene med lokalveinettet ventes ferdigstilt i 2022. Det settes av 80 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 520 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

**Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger**

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Det settes av 1 261,8 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 628,7 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av bompenger til å bygge nye bomstasjoner, jf. Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*. De statlige midlene til riksveitiltak i bymiljøavtalen for Oslo og Akershus brukes bl.a. til å bygge gang- og sykkelvei i Professor Koths vei langs E18 i Bærum og langs Dronning Mauds gate ved Rådhusplassen i Oslo.

Det settes av statlige midler og bompenger til å fullføre prosjektet E18 Bommestad–Sky som inngår i utbyggingen av E18 i Vestfold.

På E18 i Vest-Agder videreføres prosjektet E18 Varoddbrua. I tillegg videreføres ombyggingen av Håneskrysset med bompenger fra Samferdselspakken for Kristiansandsregionen.

Innenfor Bypakke Nord-Jæren videreføres prosjektet E39 Eiganestunnelen, og det settes av midler til trafikkstyring på E39 og støytiltak ved E39 Stangelandkrysset. Det er lagt til grunn bompenger til refusjon av forskutterte midler til utbyggingen rv. 509 på delstrekningen Sømmevågen–Sola skole som åpnes for trafikk i november 2018. I tillegg settes det av midler til planlegging og grunnerverv. De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Nord-Jæren brukes til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekningene Smeaheia–Oalsgata og Sørmarka–Smeaheia og til trafikkstyring på E39 ved kollektivfelt fra Asser Jåtens vei/rv. 509 Solasplitten.

Statens vegvesen har oversendt et forslag til bompenggeopplegg for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsetta i Akershus til berørte kommuner og fylkeskommuner med sikte på lokalpolitisk behandling høsten 2018. Deretter skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Nye Veier AS har ansvaret for utbyggingen av følgende prosjekter:

- E18 Langangen–Dørdal
- E18 Tvedestrand–Arendal
- E39 Kristiansand–Lyngdal.

Innenfor programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak, kollek-

tivtrafikktiltak og universell utforming og tiltak for gående og syklende. Det prioriteres midler til å starte utbedringen av Haumyrheiatunnelen på E18 i Aust-Agder. Det settes også av midler til Vestfold fylkeskommune som tilskudd til kompenserende tiltak på omkjøringsveiene etter kvikkleireskredet på Skjeggestad bru i 2015. Videre prioriteres midler til etablering av ny kollektivterminal på E18 ved Øygardsdalen i Grimstad. Innenfor rammen legges det også opp til å fullføre utbedringen av ferjekaia på rv. 19 i Moss, jf. Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017*, og til å fullføre byggingen av kollektivknutepunkt ved Fokserød på E18 ved Sandefjord i Vestfold. Videre settes det av midler til refusjon av forskutterte midler til ombyggingen av krysset mellom E18 og rv. 23 ved Kjellstad i Buskerud og til å bygge gang- og sykkelvei langs E18/fv. 420 på strekningen Stølen–Torsbudalen i Aust-Agder.

Under fornying settes det av midler til å:

- videreføre utbedringen av E18 Festningstunnelen i Oslo
- finansiere arbeidene med å utbedre Grimstadporten i Aust-Agder og E18 Banehei- og Odderdestunnelene i Vest-Agder
- finansiere arbeidene med å utbedre rv. 19 Hortenstunnelen i Vestfold og rv. 23 Merraskott- og Elgskauåstunnelene i Buskerud.

Det settes av midler til planlegging og grunnerverv. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med komunedelplan for strekningen Lyngdal vest-Ålgård på E39 og til strekningen Linneskryss E18 på rv. 23 i Buskerud. Videre legges det til grunn midler til arbeidet med reguleringsplan for strekningen Ramstadsetta–Slependen på E18 i Akershus. Det prioriteres også midler til arbeidet med reguleringsplaner for delstrekninger på rv. 19 i Moss i Østfold, samt for rv. 509 Transportkorridor vest i Rogaland.

Det settes av 639,9 mill. kr over post 29 OPS-prosjekter. Innenfor denne rammen settes det av midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapene for E18 Grimstad–Kristiansand i Aust-Agder og E39 Lyngdal–Flekkefjord i Vest-Agder. I tillegg er det bl.a. prioritert å videreføre arbeidene med å utbedre enkelte tunneler på strekningen E39 Lyngdal–Flekkefjord i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

|     |  | (i mill. kr)       |                                 |   |                              |
|-----|--|--------------------|---------------------------------|---|------------------------------|
|     |  | Kostnads-<br>ramme | Prognose<br>for<br>sluttkostnad | Statsmidler<br>og annen<br>finansiering<br>i 2019 | Restbehov<br>per<br>01.01.20 |
| E18 | Bommestad–Sky                          | 5 666              | 4 947                           | 220   | 244                          |
| E18 | Varoddbrua                             | 1 100              | 968                             | 170   | 196                          |
| E39 | Sørmarka-Smeaheia<br>(Sykkelstamveien) | 1 135              | 940                             | 30  | 704                          |
| E39 | Eiganestunnelen                        | 3 556              | 3 521                           | 440   | 74                           |

#### *E18 Bommestad–Sky*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 123 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold* og Prop. 32 S (2014–2015) *Endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 113. Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 gjennom Vestfold og gir sammenhengende firefelts vei fra Oslo til Langangen i Telemark.

Strekningen er bygd som firefelts vei over en lengde på 6,7 km. Utbyggingen omfatter en bru på 570 meter som delvis går over innsjøen Farris ved Larvik, og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km, henholdsvis øst og vest for Farris.

Anleggsarbeidene startet i januar 2014. På den om lag fire km lange strekningen fra Bommestad til Farriseidet ble de to nordgående og det ene sørgående feltet åpnet for trafikk i september 2017. I mai 2018 ble E18 åpnet for firefelts trafikk på hele strekningen mellom Bommestad og Sky. Det settes av 136 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 84 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2019 blir brukt til ombygging av lokalveisystemet.

#### *E18 Langangen – Dørdal*

Prosjektet i Telemark er en del av porteføljen til Nye Veier AS. Prosjektet er delt inn i to etapper.

Det ble inngått totalentreprisekontrakt med entreprenør i mai 2017 for den første etappen E18 Rugtvedt–Dørdal. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 128 S (2015–2016) *Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark*. Anleggsåpning planlegges desember 2019. Samtidig gjennomfører Nye Veier AS et tunneloppgraderingsprosjekt for Kjørholt og Bamble

tunneler. I samme anleggskontrakt blir det sprengt ut nye tunnellop slik at tunnelene kan inngå i fremtidig ny firefelts vei på etappe to E18 Langangen–Rugtvedt. Tunnelprosjektet ble fullført september 2018. Samlet vederlag i veiutbyggingsavtalen for Kjørholt og Bamble tunneler er på 1 435 mill. kr 2017-kr (1 521 mill. 2019-kr) og finansieres foreløpig med statlige midler.

Det arbeides med reguleringsplan på den gjenstående strekningen fra Langangen til Rugtvedt med planlagt reguleringsvedtak i løpet av 2018. Det foreligger lokalpolitiske vedtak om delfinansiering med bompenger. Regjeringen vil legge frem for Stortinget et forslag til bompengefinansiering for den samlede utbyggingen av strekningen E18 Langangen–Dørdal så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger. Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet for første etappe E18 Rugtvedt–Dørdal er 4 772 mill. 2016 kr (5 184 mill. 2019-kr). Bompengefinansieringen utgjør 1 811 mill. 2016 kr (1 967 mill. 2019-kr).

#### *E18 Tvedestrand – Arendal*

Prosjektet i Aust-Agder er det første utbyggingsprosjektet som Nye Veier AS har satt i gang. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 86 S (2015–2016) *Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder*. Det ble inngått totalentreprisekontrakt med entreprenør for anleggsarbeidene i desember 2016. Nye Veier har inngått veiutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet med et samlet vederlag på 5 890 mill. 2016-kr (6 398 mill. 2019-kr). Bompengefinansieringen utgjør 2 074 mill. 2016-kr (2 254 mill. 2019-kr). Det planlegges åpning av anlegget høsten 2019.

*E18 Varoddbrua*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 113–114.

Prosjektet omfatter riving av eksisterende hengebru og bygging av ny bru mellom dagens bruer. 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, til sammen seks felt. 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 våren 2020.

*E39 Kristiansand – Lyngdal*

Nye Veier AS sitt prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal i Vest-Agder er omtalt i Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder*. Det er en lang utbyggingsstrekning på vel 70 km. Det er svært dårlig vei på deler av strekningen. Veien er ulykkesutsatt og har mange alvorlige trafikkulykker. Anleggsarbeidet er delt inn i tre utbyggingskontrakter hvor kontraktsinngåelse på de to første kontraktene fra Kristiansand til Mandal by forventes høsten 2018. Disse delstrekningene ventes åpnet i løpet av 2022. Kontrahering på siste delstrekning fra Mandal til Lyngdal planlegges i løpet av 2020. Det er inngått veiutbyggingsavtale med et totalt vederlag på 24 600 mill. 2017-kr (26 073 mill. 2019-kr) hvor bompenger skal bidra med 7 862 mill. 2017-kr (8 333 mill. 2019-kr).

*E39 Eiganestunnelen*

Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 114.

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, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019. Det settes av 421 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 19 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E39 Sørmarka-Smeaheia (Sykkelstamveien)*

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*.

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 og forbeholdes syklistene.

Anleggsarbeidene startet i juli 2018, og prosjektet ventes åpnes for trafikk i 2021.

**Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim**

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det settes av 3 197,1 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 683,7 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Rogfast i Rogaland og E39 Svevatjørn–Rådal i Hordaland.

Prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland skal gjennomføres som et OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*. Det settes av statlige midler til forbedrende arbeider inkl. grunnverv og flytting av høyspentlinje.

I Sogn og Fjordane legges det til grunn statlige midler til restfinansiering av utbyggingen av E39 på strekningene Dregebø–Grytås og Birkealand–Sande nord etter kostnadsøkning. Dette skyldes i hovedsak økt omfang av flomsikring. Videre settes det av statlige midler til å videreføre utbyggingen av E39 Bjørset–Skei.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstatalen for Bergen brukes i hovedsak til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekningene Kristianborg–Bergen sentrum og Sandviktorget–Glassknag, bygge gang- og sykkelvei langs rv. 555 på strekningen Gyldenpriskrysset–Carl Konows gate og utvide kapasiteten på E39 Åsane kollektivterminal.

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
- finansiere gjennomført utbedring på E39 Vågsbotn–Hylkje i Hordaland
- bygge om Sandslikrysset på rv. 580 i Hordaland og Askvollkrysset mellom E39 og fv. 609 i Sogn og Fjordane
- bygge ny Skipenes bru på E39 i Sogn og Fjordane
- gjennomføre flere tiltak mot utforkjøring i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

Det er lagt til grunn bompenger til flere mindre tiltak innenfor Førdepakken i Sogn og Fjordane.

Under fornying settes det bl.a. av midler til å:

- starte utbedringen av Fløyfjells- og Eikefettunnelene i Hordaland
- starte utbedringen av Jernfjell- og Skrikebergtunnelene i Hordaland og Sogn og Fjordane.
- starte utbedringen av Bogstunnelen i Sogn og Fjordane
- starte utbedringen av Håklepptunnelen i Rogaland
- videreføre utbedringen av Masfjord-, Matreberg-, Trodals- og Munkebotntunnelen i Hordaland.

Det er også satt av midler til planlegging. Midlene vil bli benyttet bl.a. til å dekke merforbruk knyttet til arbeidet med kommunedelplaner samt til å starte opp arbeidet med reguleringsplaner på E39 på strekningen Stord–Os. I tillegg settes det av midler til kommunedelplanen for strekningen Bokn–Stord på E39.

|     |  | (i mill. kr)  |                           |  |                        |
|-----|--|---------------|---------------------------|--|------------------------|
|     |  | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
| E39 | Rogfast                                |               |                           | 19 891                                   | 17 800                 |
| E39 | Svegatjørn–Rådal                       | 7 897         | 7 329                     | 1 233                                    | 1 425                  |
| E39 | Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord | -             | 820                       | 44                                       | 0                      |
| E39 | Bjørset–Skei                           | 892           | 827                       | 174                                      | 182                    |

#### *E39 Rogfast*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland*. Det er sist omtalt i Prop. 1 (2017–2018), side 115.

E39 Rogfast er det første ferjeavløsningsprosjektet i ambisjonen ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

Tunnelen på E39 får maksimal stigning på 5 pst. Maksimal stigning i tunnelarmen opp til Kvitsøy blir på 7 pst. På Bokn blir det bygd 2,7 km vei i dagen, og dagens kryss blir bygd om. Tilknutting 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.

Ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og fv. 521 Mekjarvik–Kvitsøy legges ned når Rogfast åpnes for trafikk. Det er forutsatt at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesvei.

Anleggsarbeidene startet i januar 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026. Det settes av 30 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 370 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E39 Svegatjørn–Rådal*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering*

ing av E39 Sveгатjørn–Rådal i Hordaland. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 115–116.

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: Troldhaugtunnelen på rv. 580 og Nesttun- og Hopstunnelen på E39.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Det settes av 1 100 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 133 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E39 Bjørset–Skei*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 116.

Strekningen ligger i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter utviding av eksisterende vei til 8,5 m veibredde og utretting av svinger. Fra Bjørset til Indre Årdal er det planlagt ekstra bred skulder for myke trafikanter, og fra Indre Årdal til Skei er det planlagt gang- og sykkelvei. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt.

Anleggsarbeidene startet i mars 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2019.

#### *E39 Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 117.

Prosjektet omfatter bl.a. bygging av to delstrekninger på til sammen 9 km i Gaular kommune i Sogn og Fjordane. Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2016.

Opprinnelig kostnadsramme for prosjektet var 728 mill. kr (omregnet til 2019-prisnivå). Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 155 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 90 mill. kr i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, men ekstra tiltak på grunn av dimensjonering for 200-årsflom som følge av nye krav i Statens vegvesens veinormaler (Håndbok N100 Veg- og gateutforming) i 2004, og ekstra sikringstiltak ved påhuggene for tunnelen, som følge av lokale grunnforhold som ikke ble avdekket i prosjektgrunnlaget, utgjør en vesentlig del. I tillegg er ei bru omprosjektert fordi det var nødvendig med fundamentering på pæler, og enkelte restarbeider etter trafikkåpning har blitt dyrere enn opprinnelig antatt. Som følge av kon-

flikt med entreprenør om sluttoppgjøret, er det fortsatt knyttet usikkerhet til prognosen for slutt-kostnad. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endret kostnadsramme for prosjektet i nysalderingen av statsbudsjettet for 2018.

#### *Rv. 555 Sotrasambandet*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 114. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*.

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 med separat gang- og sykkelvei. Brua blir om lag 950 m lang, med et hovedspenn på om lag 590 meter. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet.

Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveier, med 7,8 km 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 post 30 Riksveiinvesteringer.

Prekvalifisering for OPS-kontrakten blir startet opp i løpet av høsten 2018. Det er lagt opp til at anleggsarbeidene kan startes opp sommeren/høsten 2020.

Til å dekke Statens vegvesens kostnader utenom OPS-kontrakten er det satt av 550 mill. kr i 2019.

#### *E39 Ålesund–Trondheim*

Det settes av 129,7 mill. kr over post 30 på strekningen.

Det prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet E39 Betnavinjeøra-Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag.

De statlige midlene til riksveitiltak i bymiljøavtalen for Trondheim brukes til tiltak etter gang- og



sykkelveiinspeksjon langs E39 på strekningen Melhus grense–Klett.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende. Bl.a. prioriteres utbedring av Gjemnessundbrua på E39 i Møre og Romsdal, samt til å utbedre en rekke ferjekaier på E39 i Romsdal og Nord–Møre i forbindelse med kommende nye utlysninger av kontrakter for å drive ferjesamband. I tillegg settes det av midler til videreføring av arbeidene med å bygge fortau på E39 ved Hjelset i Møre og Romsdal.

I tillegg settes det av midler til planlegging, bl.a. til arbeidet med reguleringsplanlegging av delstrekninger på E39 ved Molde.

Det settes av 491,5 mill. kr over 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 bl.a. prioritert å videreføre arbeidene med å utbedre flere tunneler på strekningen i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

|     |                                      | (i mill. kr)       |                                 |   |                              |
|-----|--------------------------------------|--------------------|---------------------------------|---|------------------------------|
|     |                                      | Kostnads-<br>ramme | Prognose<br>for<br>sluttkostnad | Statsmidler<br>og annen<br>finansiering<br>i 2019 | Restbehov<br>per<br>01.01.20 |
| E39 | Betna-Vinjeøra-Stormyra <sup>1</sup> |                    | 2 100                           | 20  | 2 080                        |

<sup>1</sup> Foreløpig styringsramme i påvente av resultat av KS2-prosess

#### *E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra*

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 290.

Store deler av strekningen har til dels svært lav standard med smal vei uten gul midtlinje, mange krappe svinger og mange direkte avkjørsler. Strekningen fremstår som en flaskehals for tungtrafikken.

Prosjektet omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen om lag 30 km på den om lag 50 km lange strekningen på E39 i Halså kommune i Møre og Romsdal og Hemne kommune i Trøndelag. 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, noe som vil gi bedret trafikksikkerhet og bedret miljøforhold i Liabø sentrum.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet. Det skal gjennomføres eksternt kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

#### *Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal*

Det settes av 267,8 mill. kr over post 30 på strekningen. I tillegg er det forutsatt 15 mill. kr i tilskudd fra lokale myndigheter.

Innenfor denne rammen er det satt av midler til refusjon til bompengeselskapet etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv. 13 Hardangerbrua i Hordaland. Det legges til grunn statlige midler til restfinansiering av utbyggingen av rv. 9 ved Skomedal i Setesdal i Aust-Agder. Prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2017.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak. Det settes av midler til å fullføre utbedringen av ferjekaiene for å legge til rette for nye ferjer i sambandet Hella–Dragsvik–Vangsnæs på rv. 13/rv. 55. Det prioriteres midler til å videreføre arbeidene med strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Aust-Agder, bl.a. med lokale tilskudd. Det legges opp til at delstrekningen Bjørnaråa–Optestøyl åpnes for trafikk i oktober 2019.

Under fornying settes det av midler til å fullfinansiere utbedringen av Fånefjelltunnelen på rv. 9 i Aust-Agder. Det prioriteres også å starte arbeidene med utbedring av Stedjeberg tunnelen på rv. 55 i Sogn og Fjordane.

Det settes også av midler til planlegging.

Over post 31 settes det av 453,2 mill. kr. Innenfor denne rammen settes det av midler til å fullføre prosjektet rv. 13 ved Deildo i Hordaland. Det prioriteres også å videreføre skredsikringsprosjektet rv. 13 Vik–Vangsnæs i Sogn og Fjordane. I tillegg settes det av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet rv. 13 Skjervet i Hordaland.

(i mill. kr)

|        |              | Kostnads-<br>ramme | Prognose<br>for<br>sluttkostnad | Statsmidler<br>og annen<br>finansiering<br>i 2019 | Restbehov<br>per<br>01.01.20 |
|--------|--------------|--------------------|---------------------------------|---|------------------------------|
| Rv. 13 | Deildo       | -                  | 575                             | 210   | 14                           |
| Rv. 13 | Vik–Vangsnes | 699                | 635                             | 205   | 247                          |

*Rv. 13 Deildo*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 116.

Prosjektet omfatter utbedring og skredsikring av en om lag 2,6 km lang strekning i Ullensvang kommune i Hordaland.

Kostnadsoverslaget for prosjektet var på om lag 330 mill. kr da det ble startet opp i 2015. Det har vært en vesentlig kostnadsøkning etter at prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Økningen skyldes i hovedsak mer omfattende bergsikring, samt mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn forutsatt. Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. På grunn kostnadsøkningen vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsramme for prosjektet i nysalderingen av statsbudsjettet for 2018.

Anleggsarbeidene startet i desember 2015, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2018 mot tidligere planlagt i juni 2018. Midlene i 2019 blir brukt til sluttoppgjør. Prosjektet er finansiert på post 31 Skredsikring.

*Rv. 13 Vik–Vangsnes*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 117.

Strekningen mellom Vik og Vangsnes er svært utsatt for skred. Det er registrert 134 skred i perioden 1986–2012. 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 høsten 2020.

**Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det settes av 1 659,3 mill. kr over post 30 til strekningen. I tillegg er det lagt til grunn 691,6 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud.

Det settes av statlige midler til å fullføre utbedringen av delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark. Anleggsarbeidene startet i mai 2015. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2019. I tillegg settes det av statlige midler til å videreføre utbyggingen av E134 Gvammen–Århus i Telemark.

Det settes også av midler til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet E134 Stordalstunnelen i Hordaland etter inngått forlik med entreprenør om sluttoppgjøret. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2016.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av rv. 13 Ryfast i Rogaland.

Det settes av statlige midler til å fullføre arbeidene på prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Skien kommune i Telemark. Videre legges det til grunn bompenger til prosjektet rv. 36 Slåttekås–Årnes, jf. Prop. 108 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av rv. 36 på strekninga Slåttekås–Årnes i kommunane Nome og Sauherad i Telemark*. Anleggsarbeidene startet i september 2016, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2018 mot tidligere planlagt i november 2018.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til å utbedre Hjelmeland og Nesvik ferjekaier på rv. 13 i Rogaland. Videre prioriteres midler til å utbedre Spjotsodd bru på rv. 41 i Telemark. Det settes av midler til å fullfinansiere utbedringen av E134 på strekningen Grunge–Velemoen som åpnet for trafikk i 2014. Bevilgningen foreslås etter at det er inngått

forlik med entreprenør om sluttoppgjøret. Innenfor trafikksikkerhetstiltak prioriteres bl.a. midler til å bygge midtrekkeverk på E134 mellom Mjøndalen og Langebru i Buskerud.

Innenfor fornying settes det av midler til å utbedre Sjøormporten tunnel på rv. 36 i Telemark.

Det settes også av midler til planlegging og grunnverv. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplanlegging av strekningen Saggrenda–Elgsjø på E134 i Buskerud.

|        |                             | (i mill. kr)  |                           |  |                        |
|--------|-----------------------------|---------------|---------------------------|--|------------------------|
|        |                             | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
| E134   | Damåsen–Saggrenda           | 5 265         | 4 638                     | 500                                      | 533                    |
| E134   | Gvammen–Århus               | 2 526         | 2 337                     | 490                                      | 136                    |
| Rv. 13 | Ryfast                      | 8 180         | 7 736                     | 765                                      | 150                    |
| Rv. 36 | Skyggestein–Skjelbredstrand | 678           | 678                       | 132                                      | 0                      |

#### *E134 Damåsen–Saggrenda*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 49 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 118.

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 midtrekkeverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og ny vei ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. Det settes av 450 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 50 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E134 Gvammen–Århus*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 118.

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 Telemark kortes inn med om lag 11 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019.

#### *Rv. 13 Ryfast*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 118. Prosjektet er vedtatt finansiert med

lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast)*. Som følge av at merverdiavgiftsfritaket på vei ble opphevet fra 2013, omfatter finansieringen også statlige midler som kompensasjon for økt merverdiavgiftsbelastning. I tillegg er det statlige bidraget til prosjektet økt med 30 mill. kr som kompensasjon for bortfall av opprinnelig forutsatt bidrag fra lokalt næringsliv.

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 Solbakktunnelen er 14,3 km lang. I tillegg inngår utbedring av den eksisterende Høleslitunnelen på rv. 13.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019. Det settes av 210 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 555 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *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*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 118.

Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts vei med midtrekkeverk i ny trasé og nødvendige tilknytninger til dagens veinett.

Anleggsarbeidene startet i januar 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2018.

*Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug*

Det settes av 43,5 mill. kr over post 30.

Midlene prioriteres i hovedsak til programområdetiltak. Det settes av midler til utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og servicetiltak. Det prioriteres bl.a. å starte arbeidene med å utbedre en delstrekning på rv. 52 i Buskerud. I tillegg prioriteres å videreføre byggingen av gang- og sykkelvei langs Eidfjordvatnet på rv. 7 i Hordaland og byggingen av døgnhvileplass ved Gol på rv. 7 i Buskerud. Videre legges det til grunn midler til statlig refusjon for adkomst til sambruksstasjon på rv. 7 ved Gol.

Det settes også av midler til planlegging. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplanlegging av delstrekninger på rv. 7 og rv. 52 i Buskerud.

*E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger*

Det settes av 942,7 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 712,9 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av bompenger til å videreføre utbyggingen av E16 Sandvika–Wøyen i Akershus.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart på strekningen E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Det settes også av statlige midler til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Oppland. Videre legges det til grunn statlige midler til refusjon av forskutterte midler til E16 innenfor Vossapakken.

På rv. 5 settes det av statlige midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet rv. 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane. Anleggsarbeidene startet i

desember 2015, og den nye brua ble åpnet for trafikk i desember 2017. Brua omfatter også et adskilt gang- og sykkelveifelt, som ble åpnet for trafikk i august 2018. Midlene i 2019 blir i hovedsak brukt til sluttoppgjør.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Bergen brukes til oppgraderingen av kollektivtrafikkterminalen i Olav Kyrres gate.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres å bygge ny bru på E16 ved Tveit i Oppland. Det settes også av midler til toveisregulering i Brenne- og Skuitunnelene på E16 i Akershus og til å videreføre utbedringen av Mannheller ferjekai på rv. 5 i Sogn og Fjordane for å legge til rette for nye ferjer. Videre settes det av midler til tiltak mot utforkjøring og til forsterket midtoppmerking på rv. 5 i Sogn og Fjordane.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplaner på strekningen Stanghelle–Arna på E16 i Hordaland og til utbedringsstrekningen Fagernes–Øye på E16 i Oppland.

Under fornying settes det av midler til å starte opp arbeidene med utbedring av Borgund-, Lærdal- og Seltatunnelene på E16 i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres videreføring av arbeidene med å utbedre Gudvanga- og Flenjatunnelene på E16 i Sogn og Fjordane.

Det settes av 120 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen prioriteres midler til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet rv. 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane.

Utbyggingen av E16 over Filefjell finansieres over post 36, og det settes av 179,7 mill. kr. Innenfor rammen prioriteres fullføring av utbyggingen av strekningen Øye–Eidsbru i Oppland.

(i mill. kr)

|       |                              | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
|-------|------------------------------|---------------|---------------------------|--|------------------------|
| E16   | Sandvika–Wøyen               | 4 569         | 4 177                     | 460                                      | 475                    |
| E16   | Bjørum–Skaret                | 4 862         | 4 470                     | 250                                      | 4 023                  |
| E16   | Bagn–Bjørge                  | 1 742         | 1 568                     | 314                                      | 175                    |
| E16   | Øye–Eidsbru                  | 818           | 679                       | 180                                      | 88                     |
| E16   | Gudvanga- og Flenjatunnelene | -             | 727                       | 221                                      | 103                    |
| Rv. 5 | Kjøsnesfjorden               | 1 331         | 1 188                     | 120                                      | 1 058                  |

*E16 Sandvika–Wøyen*

Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 98–101 og side 119.

Strekningen er 3,5 km lang. Den er planlagt bygd som firefelts vei i tunnel (Bjørnegårdtunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som firefelts vei i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalveisystemet i Hamangområdet i Sandvika.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019. Foreslåtte midler i 2019 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E16 Bjørum–Skaret*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 119–120.

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 opp til anleggsstart i april 2019 mot tidligere planlagt mot slutten av 2018. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2023. Det settes av 50 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 200 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E16 Bagn–Bjørgo*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 140 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn–Bjørgo i Oppland*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 120.

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 bygd en 4,3 km lang tunnel med forbikjøringsfelt i stigningen i retning Bjørgo.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. Det settes av 310 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 4 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E16 Øye–Eidsbru*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 120. 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 mars 2019.

*E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 119. 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 Sogn og Fjordane. Det gjennomføres omfattende tiltak i begge tunnelene, som har en samlet tunnellengde 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.

Prosjektet hadde et kostnadsoverslag på om lag 388 mill. 2015-kr da det ble startet opp i 2016. Det har vært en vesentlig kostnadsøkning etter at prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til arbeidet med grøfter og rør med tilhørende økt behov for sprengning gjennomgående i hele tunnellengden. I tillegg har kostnader knyttet til systemet for oppsamling av farlige væsker ved lekkasjer økt.

Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet åpnes for trafikk i 2020.

*Rv. 5 Kjosnesfjorden*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 119.

Rv. 5 langs Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane er svært skredutsatt. Til tross for at det er utført sikringstiltak på strekningen tidligere, er fortsatt enkelte partier svært utsatt for skred. Prosjektet omfatter bygging av en om lag 6,5 km lang tunnel

i tilknytning til den eksisterende Støylsne tunnelen frem til tettstedet Kjøsnes i Jølster kommune. På Kjøsnes blir det bygd om lag 350 m vei i dagen fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5. Eksisterende rv. 5 på strekningen blir brukt som gang- og sykkelvei i sommerhalvåret, og blir stengt i vinterhalvåret.

Den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er gjennomført. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 160 mill. 2018-kr (1 188 mill. 2019-kr) og en kostnadsramme på 1 300 mill. 2018-kr (1 331 mill. 2019-kr), jf. forslag til romertallsvedtak.

### Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Det settes av 1 215,5 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 646,0 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektene E6 Frya–Sjøa og rv. 4 Lunner grensejaren inkl. Lygna sør, begge i Oppland.

Videre er det prioritert statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E6 på strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag.

Nye Veier AS har ansvaret for utbygging av følgende prosjekter:

- E6 Kolomoen – Moelv
- E6 Moelv – Øyer sentrum
- E6 Ulsberg – Melhus S

Innenfor Miljøpakke Trondheim settes det av statlige midler og bompenger til å fullføre prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen. Med forbehold om tilstrekkelige avklaringer er det også lagt opp til anleggsstart med bompenger på prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.

De statlige midlene til riksveitiltak i bymiljøavtalen for Oslo og Akershus brukes i hovedsak til å:

- bygge nye gang- og sykkelveibruer over rv. 150 ved Ullevålkrysset
- gjennomføre tiltak ved ramper og kryss på E6 på strekningen Hvam–Skedsmovollen
- bygge gang- og sykkelvei og kollektivfelt langs rv. 150 på strekningen Nydalen–Storo
- sikre eksisterende gang- og sykkelveibru over E6 ved Teisenveien.

De statlige midlene til riksveitiltak i bymiljøavtalen for Trondheim brukes til tiltak etter gang- og sykkelveinspeksjoner på E6/rv. 706.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til tiltak for gående og syklende, samt trafiksikkerhetstiltak. I tillegg er det lagt til grunn midler til utbedringstiltak og miljøtiltak. Det prioriteres å starte opp arbeidene med å utbedre et trafikkfarlig kryss på E6 ved Selsverket i Oppland. Det settes også av midler til å videreføre bygging av gang- og sykkelvei langs E6 på fv. 213 i Lillehammer og langs rv. 4 på fv. 172 i Gjøvik. Videre legges det opp til å bygge gang- og sykkelvei langs E6 på fv. 84 ved Brumunddal og langs E6 på strekningen Driva–Hevle i Trøndelag. Det settes av midler til veilys langs E6 på strekningen Vedemselva–Smideseng i Oppland og til å rehabilitere støyskjermer ved Kleiva/Starveien i Oslo.

Under fornying settes det av midler til å fullføre utbedringen av Ekeberg- og Svartdalstunnelene på E6 i Oslo og til restfinansiering av arbeidene i Granfosstunnelen på rv. 150 i Oslo.

Det settes også av midler til planlegging. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplan for delstrekninger mellom Oppdal og Ulsberg på E6 i Trøndelag og til strekningen Kjøl-Rotnes på rv. 4 i Akershus.

(i mill. kr)

|         |                                | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
|---------|--------------------------------|---------------|---------------------------|--|------------------------|
| E6      | Vindåsliene–Korporalsbrua      | 1 926         | 1 772                     | 600                                      | 776                    |
| E6      | Jaktøya–Klett–Sentervegen      | 3 058         | 2 823                     | 406                                      | 387                    |
| E6      | Ekeberg- og Svartdalstunnelene | 898           | 823                       | 200                                      | 270                    |
| Rv. 706 | Nydalsbrua med tilknytninger   | -             | 1 147                     | 70                                       | -                      |

### *E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelen*

Prosjektet er en del av det nasjonale programmet for rehabilitering av tunneler ut fra kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Det er sist omtalt i Prop. 13 S (2017–2018) *Endringer i statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet*. Kostnadsramme for prosjektet ble fastsatt ved behandlingen av Prop. 13 S (2107–2018).

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 er planlagt avsluttet i juni 2019.

### *E6 Kolomoen – Moelv*

Prosjektet i Hedmark er den største sammenhengende utbyggingen som Nye Veier så langt har satt i gang. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 131 S (2015–2016) *Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv i Hedmark*. 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. Veiåpning planlegges 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 i løp av 2020. Veiutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet angir et samlet vederlag for utbyggingen på 9 530 mill. 2016-kr (10 353 mill. 2019-kr). Bompengefinansieringen utgjør 4 480 mill. 2016-kr (4 867 mill. 2019-kr).

### *E6 Moelv – Øyer sentrum*

Prosjektet i Hedmark og Oppland er videreføringen av prosjektet fra Kolomoen til Moelv. Nye Veier har arbeidet med å redusere kostnaden til utbygging og prosjektet har nå vesentlig bedre anslag for samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn da Nye Veier overtok prosjektet i 2016. Prosjektet er av selskapet prioritert for snarlig utbygging. Stortinget vedtok i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner*, å utvide prosjek-

tet E6 Moelv – Ensby til å omfatte strekningen videre nordover til Øyer. Det vil føre til en mer helhetlig utbygging med sammenhengende standard. Det forventes vedtak på kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby sommeren 2018. Det forventes lokale vedtak om delfinansiering med bompenger høsten 2018.

### *E6 Ulsberg – Melhus S*

På prosjektet E6 Ulsberg – Melhus S i Trøndelag arbeider Nye Veier AS med optimalisering for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Også i dette prosjektet planlegger selskapet for en hastighet på 110 km/t på store deler av strekningen. Samferdselsdepartementet forutsetter at ev. fordyrende endringer i veistandarden for å tilrettelegge for økt hastighet må være samfunnsøkonomisk lønnsomme tatt i betraktning alle kostnader, og at eventuelle endringer må være prioritert av selskapet selv innenfor uendrede finansielle rammer.

Prosjektet er delt opp i fire delstrekninger. Nye Veier AS prioriterer nå delstrekningen Kvål – Melhus sentrum for snarlig utbygging. Det legges på denne delstrekningen opp til bruk av IPL-kontrakt, integrert prosjektleveranse, med avtalt samhandling mot felles mål mellom byggherre, entreprenør og rådgiver i alle faser av prosjektet. Planlagt byggestart er i 2019. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering. Regjeringen vil legge frem for Stortinget et forslag til bompengefinansiering for den samlede utbyggingen av strekningen E6 Ulsberg – Melhus sentrum så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger. På strekningen er også prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua som bygges ut i regi av Statens vegvesen.

### *E6 Vindåsliene–Korporalsbrua*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 124 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 121.

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.

Anleggsarbeidene startet i september 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2020. Det settes av 80 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt

til grunn at 520 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen*

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 105–107 og side 122.

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 ventes åpnet for trafikk i februar 2019. Det settes av 350 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 56 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv. 706 Nydalsbrua (tidligere Sluppen bru) 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*.

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.

Den nye brua blir tilpasset den store trafikkbelastningen og behovet for ei bru som tåler kjøretøyer med større totalvekt enn 50 tonn.

Samferdselsdepartementet har i Prop. 36 S (2017–2018) åpnet for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene til rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, med bompenger.

Trondheim kommune ved formannskapet og Trøndelag fylkeskommune ved fylkesutvalget sluttet i juni 2018 seg til at prosjektet forskutteres med bompenger fra Miljøpakke Trondheim og med den statlige finansieringen som fremgår av Statens vegvesens handlingsprogram for 2018–2023.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) er startet opp. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken på egnet måte. Foreslåtte midler i 2019 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger*

Det settes av 169,9 mill. kr over post 30.

Til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark settes av 500 mill. kr over post 29 OPS-prosjekter. I tillegg settes det av midler over post 30 til å dekke Statens vegvesens kostnader utenom OPS-kontrakten.

Innenfor programområdene settes det i all hovedsak av midler til utbedringstiltak. Det prioriteres å starte arbeider med utbedring av en delstrekning på rv. 3 i Østerdalen. I tillegg legges det til grunn midler til å videreføre utbedringen av rv. 3 på strekningen Søkkunna bru–Evenstad bru i Hedmark (utvide bredden). I tillegg er det prioritert sluttfinansiering av ny Steia bru med tilstøtende vei i Hedmark.

Det settes også av midler til planlegging. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplan for delstrekninger på rv. 3 i Østerdalen i Hedmark.

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

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 45 S (2016–2017) *Gjennomføring av rv 3/rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 68 og side 122.

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 i prosjektet. Bygging og drift av ny kontroll- og trafikkstasjon på Ånestad inngår i 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 kostnader til prosjektorganisasjon og grunnverv. Disse kostnadene 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.

I Prop. 45 S (2016–2017) er det lagt til grunn at milepælsbetaling til OPS-selskapet ved trafikkåpning finansieres ved årlig avsetning på en ikke rentebærende konto i Norges Bank i anleggsperioden.



Det settes av 500 mill. kr til dette formålet i 2019. Til å dekke Statens vegvesens kostnader utenom OPS-kontrakten er det satt av 80 mill. kr i 2019.

#### Rv. 15 Otta–Måløy

Det settes av 6,4 mill. kr over post 30.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til etablering av belysning på gangfelt langs rv. 15.

Det settes også av midler til planlegging.

#### E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Det settes av 283,3 mill. kr over post 30.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres tiltak mot utforkjøringsulykker på E136 på strekningen Bjorli–Møre og Romsdal grense samt til trafikkregulering i Ellingsøy- og Valderøytunnelene 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.

Det settes også av midler til planlegging. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplan for strekningen Flatmark-Marstein på E136 i Rauma kommune i Møre og Romsdal.

Det settes av 102 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen prioriteres i all hovedsak statlig restfinansiering av prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal etter at det er inngått forlik med entreprenør. Prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2014.

#### Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Det settes av 118,3 mill. kr til strekningen over post 30.

Innenfor denne rammen legges det opp til å fullføre utbyggingen av prosjektet rv. 70 Meisingset–Tingvoll i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. Anleggsarbeidene startet i mars 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i mai 2019.

Innenfor programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres skredsikringstiltak ved Gråura på rv. 70 i Møre og Romsdal samt til å utbedre flyplasskrysset på rv. 70 ved Kristiansund i Møre og Romsdal.

Det settes også av midler til planlegging.

#### Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige

##### E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Det settes av 1 318,3 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 420,1 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen er det lagt til grunn midler til videreføring av prosjektene E6 Helgeland sør inkl. delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien, E6 Helgeland nord og rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland.

Nye Veier AS har ansvar for utbygging av E6 Ranheim – Åsen.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende og servicetiltak. Midlene til utbedringstiltak går i all hovedsak til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør. Det settes av midler til gang- og sykkelvei langs E6 på strekningene Sparbu–Mære og Kvam–Grøtan i Trøndelag. Det prioriteres også midler til etablering av en døgnhvileplass langs E6 ved Storjord i Nordland.

Under fornying settes det av midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør.

Det settes også av midler til planlegging og grunnverv.

|        |                             | (i mill. kr)  |                           |  |                        |
|--------|-----------------------------|---------------|---------------------------|--|------------------------|
|        |                             | Kostnadsramme | Prognose for sluttkostnad | Statsmidler og annen finansiering i 2019 | Restbehov per 01.01.20 |
| E6     | Helgeland sør               | 4 806         | 4 701                     | 1 162                                    | 1 773                  |
| E6     | Helgeland nord <sup>1</sup> | 2 382         | 2 354                     | 169                                      | 16                     |
| Rv. 77 | Tjernfjellet                | 642           | 619                       | 18                                       | 0                      |
| Rv. 80 | Hunstadmoen–Thallekrysset   | 2 684         | 2 622                     | 315                                      | 242                    |

<sup>1</sup> Inkl. delstrekningen Krokstrand–Bolna.

*E6 Ranheim–Åsen*

Prosjektet er inndelt i to delstrekninger og klar-  
gjøres nå for utbygging. Stortinget vedtok våren  
2018 stortingsproposisjon og delvis finansiering  
av utbyggingen med bompenger jf. Prop. 81 S  
(2017–2018) *Finansiering og utbygging av E6 på  
strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trond-  
heim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag.*

Delprosjektet E6 Ranheim–Værnes er utvi-  
delse til firefeltsvei mellom Trondheim og Stjør-  
dal. Nye tunnellop er en del av firefeltsutbyggin-  
gen. Nye tunnellop er viktig for å sikre rømnings-  
mulighet for tunnelene.

Delstrekningen E6 Kvithammar – Åsen er et  
viktig prosjekt for å utbedre veiforbindelsen mel-  
lom Trondheim og Steinkjer. Dagens veistandard  
er svært dårlig. Nye Veier AS vurderer prosjektet  
som samfunnssøkonomisk lønnsomt. Det er i  
beregningen ikke lagt til grunn bompengefinansi-  
ering.

Det forutsettes 110 km/t fartsgrense på mes-  
teparten av strekningen Ranheim – Åsen. Ifølge  
Nye Veier AS vil dette, sammen med vesentlig  
reduerte kostnader, føre til en vesentlig forbed-  
ring i den samfunnssøkonomiske lønnsomheten i  
prosjektet. Det er i beregningen ikke lagt til  
grunn bompengefinansiering. Veitbyggingsavta-  
len forutsetter et totalt vederlag på 13 175 mill.  
2018-kr (13 557 mill. 2019-kr), hvor bompengefi-  
nansieringen skal bidra med 6 141 mill. kr (6 319  
mill. 2019-kr). Det planlegges oppstart av anleggs-  
arbeid i løpet av 2019 på delstrekningen Ranheim  
– Værnes.

*E6 Helgeland sør*

Prosjektet utgjør andre etappe av den planlagte  
utbyggingen av E6 på Helgeland og er vedtatt del-  
vis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–  
2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strek-  
ninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattå-  
sen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helge-  
land sør) i Nordland.* Det er sist omtalt i Prop. 1 S  
(2017–2018), side 123.

Det er lagt opp til å bygge ut til sammen om  
lag 80 km vei, fordelt på ni delstrekninger. Pro-  
sjektet består av to delprosjekter, en veitvinklins-  
kontrakt og Kapskarmo–Brattåsen–Lien.

*Veitvinklinskontrakt*

For prosjektene Helgeland Sør og Helgeland  
Nord er det benyttet en veitvinklinskontrakt,  
dvs. at flere delstrekninger blir lyst ut i en samlet

konkurransen. 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 delstrek-  
ningene lyst ut som en slik kontrakt. Tiltakene på  
disse delstrekningene omfatter utviding av vei-  
bredden, utretting av svinger og styrking av bære-  
evne i eksisterende veitrasé. Deler av eksis-  
terende vei gjøres om til gang- og sykkelveier.

Anleggsarbeidene innenfor veitvinklinskon-  
trakten startet i mai 2017, og prosjektet ventes  
åpnet for trafikk i 2021. Det settes av 707 mill. kr  
til dette delprosjektet i 2019. I tillegg er det lagt til  
grunn at 20,2 mill. kr blir stilt til disposisjon av  
bompengeselskapet.

*Kapskarmo–Brattåsen–Lien*

For utbygging av strekningen Kapskarmo–Bratt-  
åsen–Lien blir det brukt tradisjonelle konkurran-  
seformer, 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 Vefsn  
og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging  
av lokalt veinett.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Kap-  
skarmo–Brattåsen–Svenningelv bru startet i  
august 2018. I forbindelse med detaljprosjektering  
av strekningen videre fra Svenningelv bru til Lien  
er det avdekket vanskelige grunnforhold på deler  
av strekningen. Det er derfor knyttet usikkerhet  
til kostnader og videre fremdrift for delprosjektet.  
Departementet vurderer saken og vil komme til-  
bake til Stortinget på egnet måte. Det settes av  
400 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at  
34,5 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompenge-  
selskapet.

*E6 Helgeland nord*

Prosjektet utgjør første etappe av den planlagte  
utbyggingen av E6 på Helgeland er vedtatt delvis  
bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2013–2014)  
*Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Kor-  
gen–Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Hel-  
geland nord) i Nordland.*

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 inn-  
krevjingsopplegg E16 Kongsvinger – Slomarka og  
auka kostnadsramme E6 Helgeland nord* sluttet  
Stortinget seg til et opplegg som innebærer at

kostnadsrammen økes med 30 mill. kr, slik at arbeidene på delstrekningen Raudfjellfoss–Krokstrand ikke ble avbestilt. Planlagte programområdetiltak er tatt ut av prosjektet.

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 ba Stortinget om at regjeringen sikrer en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene i prosjektet. Rana kommune og Nordland fylkeskommune har gått inn for endringer i bompengepropellet, slik at opsjonsstrekningene kan gjennomføres som planlagt. I Prop. 102 S (2017–2018) *Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum – Bolna, i Nordland* har regjeringen lagt frem et forslag til revidert finansieringsplan for E6 Helgeland nord som sikrer at delstrekningen Krokstrand sentrum–Bolna kan fullføres som en del av veiutviklingskontrakten. Det legges opp til at anleggsarbeidene på strekningen startes opp i 2018. Strekningen ventes åpnet for trafikk i 2020.

Arbeidene på veiutviklingskontrakten startet i september 2015. Delstrekningene Urlandå–Skamdal og Tjæraskaret–Eiterå på til sammen 11,6 km, ble åpnet for trafikk i juli 2017. Ytterligere 30,9 km åpnes i september/oktober 2018. Resten av prosjektet på 19,5 km vei, ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. Det settes av 69 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 100,4 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv. 77 Tjernfjellet*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 124. Prosjektet finansieres over post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 3,4 km lang tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Det 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.

#### *Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset*

Prosjektet inngår i Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø)*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 124.

Samlet lengde for prosjektet er 5,4 km, herunder en 2,8 km lang toløps tunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv. Strekningen Bodøelv–Thallekrysset og Bodøelv–Gamle riksvei (riksveiarmløp mot flyplassen) bygges om til firefelts vei med rundkjøringer.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2019. Det settes av 50 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 265 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### **Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og -Russland**

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Det settes av 579,5 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 16,6 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen er det prioritert midler til forberedende arbeider for OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt. Videre er det lagt til grunn midler til å videreføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. I tillegg settes det av midler til å videreføre ombyggingen av den nordre adkomsten til Tromsø havn, Breivika.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende og miljøtiltak. Midlene går 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 å utbedre Moskenes ferjekai på rv. 80 i Nordland og 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. I tillegg prioriteres å starte opp arbeidene med å utbedre en rekke tunneler, bl.a. på E10 i Nordland. I tillegg legges det til grunn restfinansiering av utbedringsarbeidene i E8 Tromsøysund-tunnelen.

Det settes også av midler til planlegging og grunnverv.

|           |  | (i mill. kr)       |                                 |   |                               |
|-----------|--|--------------------|---------------------------------|---|-------------------------------|
|           |  | Kostnads-<br>ramme | Prognose<br>for<br>sluttkostnad | Statsmidler<br>og annen<br>finansiering<br>i 2019 | Restbehov<br>per.<br>01.01.20 |
| E6        | Hålogalandsbrua, inkl skredsikring<br>E10 Trældal–Leirvik                                  | 4 178              | 4 060                           | 242   | 82                            |
| E10/rv 85 | Myrland-, Sløverfjord-, Rørvikskaret-,<br>Nappstraumen-, Seljeli- og<br>Sigerfjordtunnelen | -                  | 710                             | 70  | 640                           |

#### *E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal–Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland)*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 125.

Utbyggingen omfatter 6,4 km ny vei fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. Brua bygges som hengebru med total lengde 1 533 meter. I prosjektet inngår også skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal–Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ble åpnet for trafikk i september 2015, og Hålogalandsbrua ventes åpnet for trafikk i november/desember 2018 mot tidligere planlagt i juli 2018. Det settes av 240 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 2,3 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E10/rv. 85 Myrland-, Sløverfjord-, Rørvikskaret-, Nappstraumen-, Seljeli- og Sigerfjordtunnelen*

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. Det gjennomføres omfattende tiltak på en samlet tunnellengde på om lag 11 km. Tiltakene omfatter bl.a. montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bomber.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til kostnadsramme.

#### *E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger*

Det settes av 442,9 mill. kr over post 30.

Innenfor denne rammen legges det til grunn midler til å fullføre prosjektet E6 Tana bru i Finnmark.

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak og utbedringstiltak. Det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak på E45 mellom Salkobekken og Øvre Alta. Videre settes det av midler til å fullføre utbedringen av rv. 94 på strekningen Skaidi–Arisberg. Det settes også av midler til grunnerverv.

Under fornying settes det av midler til å videreføre arbeidene med utbedring av Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene på E6 i Nordland og Troms.

Det settes av 418,2 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen fullføres prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms. I tillegg videreføres prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark.

(i mill. kr)

|     |   | Kostnads-<br>ramme | Prognose<br>for<br>sluttkostnad | Statsmidler<br>og annen<br>finansiering<br>i 2019 | Restbehov<br>per<br>01.01.20 |
|-----|---|--------------------|---------------------------------|---|------------------------------|
| E6  | Indre Nordnes–Skardalen                                       | 1 358              | 1 120                           | 138   | 0                            |
| E6  | Forså-, Fagernes-, Larsberg-,<br>Skardal- og Isfjelltunnelene | -                  | 670                             | 402   | 55                           |
| E6  | Tana bru  | 682                | 620                             | 95  | 85                           |
| E69 | Skarvbergtunnelen   | 919                | 919                             | 280   | 531                          |

*E6 Indre Nordnes–Skardalen*

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2017–2018), side 126.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet frem til Manddalen på østsiden. Prosjektet omfatter også en bru over Manddalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2018.

*E6 Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 125. 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. Det gjennomføres omfattende tiltak på en samlet tunnallengde på om lag 9,5 km. Tiltakene omfatter bl.a. montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bomber.

Prosjektet hadde et kostnadsoverslag på om lag 440 mill. 2017-kr da det ble startet opp i 2017. Det har vært en vesentlig kostnadsøkning etter at prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til sikringstiltak i tunnelen, samt underestimert av en rekke elementer i prosjekteringsgrunnlaget. I forbindelse med anleggsarbeidene ble det avdekket at tilstanden var langt dårligere enn antatt.

Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Samferdselsdepartementet vurderer

kostnadsøkningen nærmere og vil komme tilbake på egnet måte.

Anleggsarbeidene startet i 2017, og prosjektet åpnes for trafikk i løpet av 2019.

*E6 Tana bru*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 126.

Det 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 fra 1948, som er preget av forfall.

Anleggsarbeidene startet i desember 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i august 2019.

*E69 Skarvbergtunnelen*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 127. Ved Stortingets behandling av Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, vei, særskilte transporttiltak, kyst og post- og telekommunikasjonar*, ble kostnadsramme for prosjektet vedtatt.

Dagens tunnel under Skarvberget er om lag 3 km lang. Den er smal, lav og tilfredsstillende ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Prosjektet omfatter bygging av ny vei på en 6,8 km lang strekning på E69 i Porsanger kommune i Finnmark, hvorav om lag 3,5 km tunnel. En stor del av dagstrekningen følger dagens trasé. Dagens tunnel stenges når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

Den nye og lengre tunnelen sikrer to punkter nord for dagens tunnel mot snø- og steinskred. Det blir foretatt skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. skredvoller. Prosjektet innkorter E69 med om lag 1,4 km. Det legges til rette for gang- og sykkeltrafikk inn mot tunnelen på begge sider og gjennom tunnelen hvor kjøretøyer blir

fysisk adskilt fra gående og syklende med rekkverk. Dagens rasteplass i Skarvbergvika utvides og oppgraderes.

Staten vegvesen har mottatt pristilbud på bygging av prosjektet som totalentreprise. Mottatte tilbud innebærer en prognose for sluttkostnad i nærheten av kostnadsrammen. Det er derfor en risiko for at kostnadsrammen blir overskredet. Samferdselsdepartementet vurderer dette nærmere og vil eventuelt komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

### Byomtaler

Bymiljøavtaler og byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre fremkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge 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.

Bymiljøavtalene ble første gang omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* for å følge opp målet om nullvekst i persontransport med bil. For å styrke arbeidet med arealtiltak som bygger opp under målet og investeringer i transportsystemet, tok Kommunal- og moderniseringsdepartementet initiativ overfor lokale myndigheter i de fire største byområdene til å inngå byutviklingsavtaler med forpliktelser om boligbygging og arealbruk i tråd med regionale areal- og transportplaner.

For å integrere areal- og transportpolitikken ytterligere, besluttet regjeringen i 2016 å samordne bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene til én ordning, byvekstavtaler. Rammeverket for byvekstavtaler er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Det ble inngått bymiljøavtaler for Trondheim i 2016 og for Oslo og Akershus i 2017. For sistnevnte ble det også inngått en byutviklingsavtale senere samme år. For Bergen og Nord-Jæren ble det inngått byvekstavtaler i 2017. Det vises til omtalen under de enkelte byområdene nedenfor. Staten har dessuten åpnet for å inngå byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

De inngåtte avtalene for Bergen, Nord-Jæren, Oslo og Akershus og Trondheim er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023 og gjelder frem til 2023. Disse avtalene blir nå reforhandlet til byvekstavtaler, der føringene og de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029 blir lagt til grunn. Regjeringen vil legge til rette for at forhandlinger i de fem øvrige byområdene som er omfattet av ordningen, kan komme i gang raskt etter at nødvendige lokalpolitiske vedtak er fattet.

Det er to forutsetninger for statens deltakelse i byvekstavtalene. Den ene er at avtalene bidrar til å oppfylle nullvekstmålet. Det andre er at de økonomiske rammene staten bidrar med i bypakken, som inngår i avtalen, avklares gjennom stortingsbehandling. Ut over dette vil lokale myndigheter ha stor handlefrihet til å utforme pakken selv, men det må være balanse mellom inntekter og utgifter.

Statens vegvesen har hittil ledet forhandlingene om bymiljøavtaler og byvekstavtaler på vegne av staten. Jernbanedirektoratet har også deltatt som en av statens representanter. Fylkesmannen har deltatt som observatør.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn en ny modell for organisering av forhandlingene og oppfølgingen av avtalene. I hvert byområde etableres det en politisk styringsgruppe ledet av Samferdselsdepartementet, som har det overordnede ansvaret for forhandlingene. Som følge av at arbeidet med arealtiltak i avtalene styrkes, deltar også Kommunal- og moderniseringsdepartementet i denne gruppen. De løpende forhandlingene mellom staten og byområdene skjer i en administrativ forhandlingsgruppe ledet av Statens vegvesen, der også Jernbanedirektoratet deltar. Videre deltar Fylkesmannen som statens representant med særlig ansvar for å følge opp arealsiden i avtalene. De lokale partene er representert i begge gruppene.

I oppfølgingen av inngåtte byvekstavtaler vil Samferdselsdepartementet lede viktige styringsgruppemøter der forslag til fireårige handlingsprogram inkl. årlige budsjetter, behandles. Øvrige møter ledes av Statens vegvesen.

Statens bidrag til finansiering av bymiljøavtalene og byvekstavtalene bevilges over Samferdselsdepartementets budsjett, kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1330 Særskilte transporttiltak og kap. 1352 Jernbanedirektoratet. Videre finansieres tiltakene av bompenger, kommunale midler, fylkeskommunale midler (inkl. billettinntekter fra kollektivtransporten) og bidrag fra grunneiere. Bypakkene med tilhørende veiprosjekter og programområdetiltak er en del av bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

Det vises til nærmere omtale under kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer og kap. 1330, postene 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Store jernbaneprosjekter i byområdene er omtalt under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

#### *Oslo og Akershus*

Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk i juni 2017 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Avtalen omfatter porteføljen i Oslopakke 3, jernbaneinvesteringer, riksveitiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg gis det statlig tilskudd til 50 pst. av prosjektkostnadene for Fornebubanen.

Tiltakene i bymiljøavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet, samt bompenger og kommunale og fylkeskommunale midler (inkl. billettinntekter fra kollektivtransporten). I tillegg er det forutsatt bidrag fra grunneiere. Samferdselsdepartementet viser til omtale av statlige midler under kap. 1320, post 30 og kap. 1330, postene 63 og 64.

I den inngåtte bymiljøavtalen er det lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene for Fornebubanen slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Det statlige bidraget er anslått til 5,6 mrd. 2014-kr. Statens endelige bidrag vil bli fastsatt på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

I bymiljøavtalen er det videre lagt til grunn 1 960 mill. kr i belønningsmidler i avtaleperioden. Dette tilsvarer et årlig gjennomsnitt på 280 mill. kr. I 2017 ble det gitt en ekstra tildeling av belønningsmidler på 185 mill. kr, slik at samlet bidrag ble 465 mill. kr. Det er også lagt til grunn 2 mrd. 2016-kr til tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtrafikktiltak langs riksvei i avtaleperioden.

For å konkretisere arealdelen i bymiljøavtalen har staten ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngått en byutviklingsavtale for perioden 2017–2023. Byutviklingsavtalen skal konkretisere hvordan partene vil samhandle for å følge opp føringene i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, som ble vedtatt i 2015.

Det pågår forhandlinger om byvekstavtale for Oslo og Akershus som tar utgangspunkt i rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Regjeringen har lagt til grunn at bymiljøavtalen skal integreres med byutviklingsavtalen til en felles enhetlig avtale; byvekstavtale. I disse forhandlingene deltar også kommunene Bærum, Skedsmo og Oppegård. Ny metrotunnel i Oslo er et aktuelt prosjekt i forhandlingene. Kostnadene til ny metrotunnel er i Nasjonal transportplan 2018–2029 grovt anslått til om lag 17,4 mrd. kr. Statens halvpart av kostnadene utgjør om lag 8,7 mrd. kr. Statens endelige bidrag er begrenset til strekningen Majorstuen–Tøyen/Ensjø, og blir fastsatt på grunnlag av gjennomført KS2 og prosjektets styringsramme.

Oslopakke 3 er en del av bymiljøavtalen, og vil også bli en del av kommende byvekstavtale. Ny revidert lokal Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått i 2016 mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Avtalen ble supplert med en tilleggsavtale i 2017. I den lokalt vedtatte avtalen foreslås det å innføre det nye takstsystemet med tids- og miljødifferensierte takster i tre ulike trinn.

- trinn 1 innebærer å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster for lette og tunge kjøretøy i eksisterende bomsnitt i Oslo. Endringen ble innført fra 1. oktober 2017, jf. 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).
- trinn 2 forutsetter supplerende bompengesnitt på Oslos bygrense for trafikk fra Romerike og Follo samt nye bomsnitt i Oslo. Det innføres avgift også for elbiler. Målet er å innføre trinn 2 fra 1. mars 2019. Stortinget har vedtatt trinn 2 ved behandlingen av Prop. 69 S (2017–2018) Oslopakke 3 trinn 2, jf. Innst. 295 S (2017–2018).
- trinn 3 innebærer at takstene økes ytterligere for lette elbiler. Målet er å innføre trinn 3 fra 1. mars 2020.

Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 har to hovedmål. Det ene er god fremkommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Det andre er å ta forventet vekst i persontransport med kollektivtransport, sykling og gange, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) *Om Oslopakke*

3 trinn 1, St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* og Prop. 1 S (2014–2015).

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 2019–2022 legges det til grunn netto bompengainntekter på om lag 16,4 mrd. kr. I tillegg kommer bidrag fra staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, inkl. billettinntekter fra kollektivtransporten, slik at det legges til grunn en disponibel ramme på om lag 27,7 mrd. kr. Dette tilsvarer om lag 6,9 mrd. kr i året. Beregnet bompengandelen i handlingsprogramperioden er 59 pst., ekskl. jernbane.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet finansieres av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene skjer i nært samarbeid med øvrige parter og kan ha flere finansieringskilder innen Oslopakke 3. Den statlige jernbanesatsingen i Oslo og Akershus som inngår i Oslopakke 3, beregnes til å ligge på om lag 21 mrd. kr i perioden 2019–2022. De største investeringstiltakene på jernbane omfatter bl.a. ferdigstilling av Follobanen, tiltak

for en ny rutemodell, stasjonstiltak, nytt togmateriell og dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset. Når den statlige jernbanesatsingen i Oslopakke 3-området er inkludert, er bompengandelen om lag 30 pst. i handlingsprogramperioden. Det er omtrent samme andel i 2019.

#### *Bruk av midler i 2017*

Totalt var det lagt opp til å bruke om lag 4,8 mrd. kr til tiltak innenfor Oslopakke 3, hvorav i underkant av 2,2 mrd. kr i statlige og lokale midler og om lag 2,6 mrd. kr i bompenger.

I 2017 ble det brukt om lag 1,3 mrd. kr til tiltak på riksveinet i Oslo og Akershus, hvorav 0,5 mrd. kr til store prosjekter og om lag 0,8 mrd. kr til mindre tiltak innenfor programområdene samt planlegging og grunnerverv. Midlene ble i hovedsak brukt til å videreføre E16 Sandvika–Wøyen. Innenfor programområdene ble det gjennomført flere prosjekter for kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, støyskjerming, gange og sykling.

Tabell 5.14 Bruk av midler i 2017

|   | Mill. 2017-kr |           |       |
|---|---------------|-----------|-------|
|   | Regnskap 2017 |           |       |
|   | Stat/lokalt   | Bom/annen | Sum   |
| <i>Riksveier<sup>1</sup></i>              |               |           |       |
| E18 Bjørvikaprojektet                     | 10            |           | 10    |
| E16 Sandvika–Wøyen                        | 465           | 447       | 912   |
| Bymiljøavtale – programområde riksvei     | 304           |           | 304   |
| Øvrige programområdetiltak og planlegging | 337           | 158       | 495   |
| E18 Lysaker–Ramstadsletta, grunnerverv    | 200           |           | 200   |
| Sum riksvei                               | 1 316         | 605       | 1 921 |
| Belønningsmidler                          | 465           |           | 465   |
| <i>Lokale veitiltak</i>                   |               |           |       |
| Oslo                                      | 282           | 182       | 464   |
| Akershus                                  | 148           | 237       | 385   |
| Sum lokale veitiltak                      | 430           | 419       | 849   |
| <i>Lokale kollektivtrafikktiltak</i>      |               |           |       |
| Fornebubanen (planlegging)                |               | 79        | 79    |
| T-bane og trikk                           |               | 547       | 547   |



Tabell 5.14 Bruk av midler i 2017

|                            | Regnskap 2017 |           | Sum   |
|----------------------------|---------------|-----------|-------|
|                            | Stat/lokalt   | Bom/annen |       |
| Signal- og sikringsanlegg  |               | 53        | 53    |
| Lørenbanen                 |               | 75        | 75    |
| Drift og småinvesteringer  |               | 835       | 835   |
| Sum lokale kollektivtiltak |               | 1 589     | 1 589 |
| Sum                        | 2 211         | 2 613     | 4 824 |

<sup>1</sup> For riksveiprojekter viser tabellen bevilgninger og ikke regnskapstall.

Det ble brukt 465 mill. kr i belønningsmidler i tråd med bymiljøavtalen. Dette ble i all hovedsak brukt til drift og småinvesteringer.

Innenfor lokale veitiltak i Oslo og Akershus var forbruket på om lag 850 mill. kr i 2017. Av dette ble det brukt 330 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 241 mill. kr på kollektivtrafikktiltak. Innenfor de øvrige programområdene ble det brukt 279 mill. kr.

Det ble åpnet 15,2 km sykkelanlegg på kommunal vei, fylkesvei og riksvei i Oslo og Akershus i 2017.

For lokale kollektivtrafikktiltak var det i 2017 et forbruk på om lag 1,6 mrd. kr i bompenger, hvorav de store kollektivtrafikktiltakene utgjorde om lag 750 mill. kr og midler til drift og småinvesteringer i overkant av 800 mill. kr. Eksempler på kollektivtrafikktiltak som fikk midler i 2017 var:

- etterarbeid av Lørenbanen
- store kollektivtrafikktiltak Oslo – T-bane og trikk
- nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen (planlegging)
- Fornebubanen (planlegging)
- drift og småinvesteringer.

Ved inngangen til 2017 ble det overført om lag 1,35 mrd. kr fra 2016 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger i underkant av 1,1 mrd. kr og statlige og lokale midler om lag 250 mill. kr. Mindreforbruket av bompenger var ved utgangen av 2017 om lag 50 mill. kr lavere enn ved inngangen til 2016, mens mindreforbruket av statlige og lokale midler var økt med om lag 550 mill. kr. Mindreforbruket skyldes dels senere fremdrift på prosjekter enn forutsatt, og dels besparelser på enkelte prosjekter.

I 2017 var budsjettet til jernbaneinvesteringer i Oslo og Akershus på 5,4 mrd. kr. Faktisk forbruk

ble nær 5,5 mrd. kr. Mesteparten ble benyttet på Follobanen, 4,8 mrd. kr. Det ble gjennomført tiltak for å bedre togtilbudet på Østlandet og tatt i bruk nye togsett bl.a. på Gjøvikbanen.

Det ble brukt 75 mill. kr til fornyingstiltak på Alnabru godsterminal. Nytt vende- og hensettingsanlegg på Høvik ble slutført. I tillegg ble det gjennomført kapasitetsøkende tiltak for en mer robust infrastruktur og trafikkavvikling på Oslo S og i Osloområdet.

Planleggingsmidler ble brukt til bl.a. Ringriksbanen, Alnabru godsterminal, stasjoner og knutepunkter, samt Oslo omformerstasjon som vil forsterke strømforsyningen til den sørøstlige delen av jernbanen i Osloområdet og med tilstrekkelig kapasitet til planlagt togtrafikk på Follobanen. Det ble brukt midler til å slutføre arbeidet med ny og utvidet stasjon på Oslo lufthavn, Gardermoen, og til å ferdigstille tiltak som gjør det mulig for tog i begge retninger å kjøre inn på Heggedal stasjon (Spikkestadbanen) samtidig. Det ble også brukt midler på jernbanens togradiosystem (GSM-R) og IKT-systemer som omfatter bl.a. annet trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, videokontroll mv.

#### Resultatrapportering 2017

Det ble foretatt 21 millioner flere kollektivreiser i Oslo og Akershus i 2017 sammenlignet med året før. Det utgjør en vekst på 6 pst., noe som er betydelig over befolkningsveksten. Det var en liten vekst i veitrafikken (sum person- og næringstrafikk) samlet for Oslo og Akershus fra 2016 til 2017. Veksten i veitrafikken tilsvarer befolkningsveksten. Antall passeringer per dag gjennom bomringen i Oslo og Bærum gikk ned 0,9 pst. fra 2016 til 2017. Andelen reiser med kollektivtrafikk økte med 0,5 prosentpoeng fra 2016 til 2017. Økt kol-

lektivandel bidrar til bedre miljø og økt by- og tettstedskvalitet.

Antall elbiler som kjører gjennom bomringen i Oslo og Bærum gir et bilde på utviklingen av kjøretøyparkens miljøegenskaper. Fra 2016 til 2017 økte antallet med 47,3 pst. I 2017 kjørte gjennomsnittlig over 36 000 elbiler gjennom bomstasjoner i Oslo og Bærum hver dag (én retning), noe som utgjorde 11,7 pst. av alle bomplasseringer.

Fra 2016 til 2017 ble det betydelig mindre kø på hovedveiene i Oslo og Akershus i rushtidene. Gjennomsnittshastigheten gikk opp med om lag 18,5 pst., og varigheten på rushtiden ble redusert med over 40 pst. Dette skyldes i stor grad at trafikken ble mindre påvirket av tunnelrehabilitering enn i 2016. For kollektivtrafikken var utviklingen blandet. Her har reisehastigheten gått litt opp for trikk og regionbuss, mens den for bybuss har gått noe ned.

I Oslo og Akershus ble 5 færre personer drept i trafikkuulykker i 2017 sammenlignet med 2016, mens antall hardt skadde er på omtrent samme nivå som i 2016.

Det har vært en positiv utvikling for både lokal luftkvalitet og støy mellom 2016 og 2017.

### *Prioriteringer i 2019*

Det lagt til grunn at netto bompenginntekter i 2019 øker til om lag 3,6 mrd. kr, forutsatt at Oslo-pakke 3 trinn 2 settes i verk som planlagt 1. mars 2019. I tillegg bidrar staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune med midler, og det planlegges å bruke bidrag fra Ruter til investeringstiltak. Det legges til grunn en samlet ramme på om lag 5,2 mrd. kr til bymiljøavtalen i 2019, inkludert Oslopakke 3.

Prioriteringen av prosjekter skjer gjennom porteføljestyring. Dette betyr at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Porteføljestyringen skjer innenfor rammen for samarbeidet mellom partene i bymiljøavtalen og Oslopakke 3.

Styringsgruppen for bymiljøavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet et forslag til handlingspro-

gram for perioden 2019–2022, inkl. budsjett for 2019. Forslaget fikk tilslutning ved behandlingen i Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2018.

I 2019 er det lagt opp til å bruke om lag 0,8 mrd. kr i statlige midler og bompenger til tiltak på riksveinettet i Oslo og Akershus, hvorav 460 mill. kr til E16 Sandvika–Wøyen. Det er satt av midler til planlegging, bl.a. til Lysaker kollektivterminal, rv. 4 Kjøl–Rotnes og E6 Manglerudprosjektet. I tillegg er det satt av midler til flere tiltak for utvikling av riksveinettet i Groruddalen. I rammen til oppfølging av bymiljøavtalen er det lagt inn 170 mill. kr til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksvei på kap. 1320, post 30.

Det lagt opp til å bruke om lag 970 mill. kr i fylkeskommunale bidrag og bompenger til lokale veitiltak i Akershus og om lag 660 mill. kr i kommunale bidrag og bompenger til lokale veitiltak i Oslo i 2019.

Det er lagt opp til å bruke 576 mill. kr til Fornebubanen, hvorav 391 mill. kr i statlig tilskudd gjennom bymiljøavtalen på kap. 1330, post 63. Det statlige bidraget i 2019 er høyere enn 50 pst. for å kompensere for at staten har dekket mindre enn 50 pst. av utgiftene tidligere år.

Det er videre lagt opp til å bruke om lag 1 mrd. kr i bompenger til store kollektivtrafikktiltak. Midlene går først og fremst til tiltak for å oppgradere T-banesystemet og trikkesystemet. Det er satt av midler til nytt signal- og sikringsanlegg på T-banen. Det er også satt av 100 mill. kr til planlegging av ny Metrotunnel inkl. Majorstuen stasjon. I tillegg kommer om lag 870 mill. kr til drift og mindre investeringer.

Det er også lagt opp til å sette av 280 mill. kr i belønningsmidler på kap. 1330, post 64, i tråd med bymiljøavtalen. Dette brukes i all hovedsak til drift og småinvesteringer.

Det er lagt opp til om lag 6,2 mrd. kr i statlige midler til investeringsprosjekter på jernbanen i Oslo og Akershus i 2019. Hoveddelen av beløpet gjelder bygging av Follobanen som planlegges ferdigstilt i 2021. I beløpet inngår bl.a. også midler til arbeid med dobbeltspor på strekningen Venjar–Eidsvoll–Langset og planleggingsarbeid for Ringeriksbanen.

Tabell 5.15 Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019

|   | Mill. 2019-kr |           |       |
|---|---------------|-----------|-------|
|   | Budsjett 2019 |           | Sum   |
|   | Stat/lokalt   | Bom/annen |       |
| <i>Riksvei</i>                                    |               |           |       |
| E16 Sandvika–Wøyen                                |               | 460       | 460   |
| Planlegging                                       | 15            |           | 15    |
| Nytt trafikantbetalingssystem (nye bomstasjoner)  |               | 150       | 150   |
| Bymiljøavtale – programområdetiltak riksvei       | 170           |           | 170   |
| Sum riksvei                                       | 185           | 610       | 795   |
| Fornebubanen                                      | 391           | 185       | 576   |
| Belønningsmidler                                  | 280           |           | 280   |
| <i>Lokale veitiltak og programområder</i>         |               |           |       |
| Akershus  | 711           | 260       | 971   |
| Oslo  | 336           | 320       | 656   |
| Sum lokale veitiltak og programområder            | 1 047         | 580       | 1 627 |
| <i>Store kollektivtrafikktiltak</i>               |               |           |       |
| Oslo T-bane og trikk                              |               | 868       | 868   |
| Signal- og sikringsanlegg T-bane                  |               | 42        | 42    |
| Metrotunnel Majorstuen–Bryn                       |               | 100       | 100   |
| Sum store kollektivtrafikktiltak                  |               | 1 010     | 1 010 |
| <i>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</i> |               |           |       |
| Akershus  |               | 417       | 417   |
| Oslo  |               | 454       | 454   |
| Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk    |               | 871       | 871   |
| Sum   | 1 903         | 3 256     | 5 159 |

*Forventet måloppnåelse av prioriteringer i Oslopakke 3 i 2019*

Hovedvekten i 2019 er lagt på satsing på tiltak for T-bane, trikk og sykkel som vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle eller gå. Det er satt av midler til rasjonell fremdrift på E16 Sandvika–Wøyen som gir økt trafikksikkerhet og fremkommelighet, og som legger til rette for ønsket byutvikling langs dagens E16-trasé. Videre er det lagt til grunn statlige midler til Follobanen og andre tiltak på jernbanenettet som forbedrer togtilbudet i Oslo og Akershus. Sammen med innføring av Oslopakke 3 trinn 2 fra 1. mars 2019, forventes tiltakene å bidra til målet om å ta veksten i

persontransport med kollektivtransport, sykling og gange samlet for Oslo og Akershus.

Det er forventet at prioriteringene for 2019 vil bidra til bedre luftkvalitet og reduserte klimagassutslipp.

*Bergen*

Staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inngikk i september 2017 en byvekstavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Byvekstavtalen omfatter transporttiltak, finansiering og arealplanlegging. Gjeldende avtale er basert på Nasjonal transport-

plan 2014–2023, og gjelder for perioden 2017–2023. Den er avgrenset til Bergen kommune.

Reforhandling av avtalen startet våren 2018 og tar utgangspunkt i rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dagens avtaleparter, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, er invitert til forhandlingene sammen med kommunene Askøy, Fjell, Lindås og Os.

Stortinget behandlet i 2017 Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Bypakke Bergen (Miljøløftet) vil erstatte Bergensprogrammet.

I eksisterende avtale inngår porteføljen i Bergensprogrammet/Bypakke Bergen, jernbancinvesteringer, riksveitiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig tilskudd til prosjektkostnadene for Bybanen, fjerde byggetrinn til Fyllingsdalen.

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og bedre fremkommelighet totalt sett samt legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Byvekstavtalen forplikter Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune til å legge til rette for konsentrert byutvikling rundt kollektivknutepunkter og i sentrale områder i tråd med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Det legges også opp til en parkeringspolitikk som bidrar til å nå målene.

Prosjektene i byvekstavtalen inkl. Bypakke Bergen (Miljøløftet) prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering av måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Tiltakene finansieres gjennom bevilgninger over statsbudsjettet samt med bompenger, og fylkeskommunale og kommunale midler. For statlige midler vises det til omtalen under kap. 1320, post 30 og kap. 1330, postene 63 og 64.

På grunnlag av ekstern kvalitetssikring (KS2) og det videre arbeidet med kostnads- og risikostyring som er gjennomført lokalt, har Samferdselsdepartementet fastsatt det statlige bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen (Oasen) til maksimalt 3 329 mill. 2018-kr, eller 3 422 mill. 2019-kr. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

Samferdselsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har hatt en belønningsavtale for perioden 2015–2018, som nå er avløst av byvekstavtalen. I byvekstavtalen for

perioden 2017–2023 er det avtalt en ramme for belønningsmidler til Bergen på 1,4 mrd. kr, som tilsvarer et årlig gjennomsnitt 200 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 1,5 mrd. 2017-kr til tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk langs riksvei i avtaleperioden.

På bakgrunn av Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016) ble det 1. februar 2016 innført tidsdifferensierte bompengetakster i Bergen. Det var ventet at trafikkavvisningen ville bli 5–9 pst. i morgenrushet, 3–7 pst. i ettermiddagsrushet og 0–3 pst. samlet over døgnet. Trafikkavvisningen har imidlertid vært noe større enn forventet. Etter drøyt to år er det fortsatt om lag 13 pst. mindre trafikk i rushtiden, sammenlignet med året før takstene økte, og samlet over døgnet drøyt 5 pst. mindre trafikk.

Samferdselsdepartementet fastsatte i desember 2016 en lokal takstforskrift for Bergen som gir kommunen mulighet til å innføre midlertidige, såkalte beredskapstakster i bomringen som straktiltak i perioder med høy luftforurensning.

Sommeren 2018 ble det innført miljødifferensierte takster i bomringen i Bergen i tråd med Stortingets vedtak ved behandling av Innst. 90 S (2017–2018). Som en del av det nye bompengeprogget skal også eksisterende bomring utvides med 15 nye bomstasjoner. Lokalt arbeides det med sikte på at dette vil skje i 2019. 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 tunneløp gjennom Ulriken slik at det blir dobbeltspor. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

#### *Bruk av midler i 2017*

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2017 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. Bompengene ble i all hovedsak brukt til Bybanens tredje byggetrinn fra Rådal til Bergen lufthavn Flesland. Strekningen Rådal–Birkelandskiftet ble åpnet for trafikk i august 2016, og siste delstrekning frem til Flesland ble åpnet for trafikk i april 2017.

I tillegg ble det brukt midler til planlegging, prosjektering og grunnerverv av Bybanens fjerde byggetrinn, utbygging av fv. 577 Ringvei vest og programområdetiltak. Tabell 5.16 viser bruken av midler i 2017.

Tabell 5.16 Bruk av midler i 2017

|                                   | Mill. 2017-kr |           |        |
|-----------------------------------|---------------|-----------|--------|
|                                   | Regnskap 2017 |           |        |
|                                   | Stat/lokalt   | Bom/annen | Totalt |
| Belønningsmidler                  | 292           |           | 292    |
| <i>Bybanen</i>                    |               |           |        |
| – andre byggetrinn                |               | 15        | 15     |
| – tredje byggetrinn               |               | 160       | 160    |
| – fjerde byggetrinn               |               | 111       | 111    |
| Fv. 557 Ringvei vest andre etappe |               | 61        | 61     |
| Programområdetiltak fylkesvei     | 210           | 30        | 340    |
| Sum                               | 502           | 377       | 879    |

*Prioriteringer i 2019*

I 2019 er det lagt opp til å bruke til sammen 335 mill. kr i statlig bidrag på kap. 1320, post 30 til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksvei som en del av oppfølgingen av byvekstavtalen. Videre settes det av 962 mill. kr i statlig bidrag til Bybanens fjerde byggetrinn på kap. 1330, post 63. I det statlige bidraget er det lagt til grunn midler til tidligere påløpte utgifter til reguleringsplanlegging, som vil bli utbetalt når anleggsarbeidene etter planen starter opp i 2019. Det er lagt opp til å sette av 200 mill. kr i belønningsmidler på kap. 1330, post 64.

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2019 pågår. Endelig prioritering av tiltak innenfor pro-

gramområdene på fylkesvei vil derfor først foreligge i desember 2018. Andre byggetrinn av Ringvei vest åpnet for trafikk i 2018. Tabell 5.17 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

I tillegg prioriteres videreføring av jernbane-prosjektet Arna–Fløen (Ulriken tunnel) og planlegging av Bergen–Fløen samt planlegging av ombygging av godsterminalen på Nygårdstangen. Regjeringen legger opp til å prioritere fremdriften på Bybanen til Fyllingsdalen fremfor Bergen–Fløen. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352, post 73.

Tabell 5.17 Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019

|   | Mill. 2019-kr |           |       |
|---|---------------|-----------|-------|
|   | Budsjett 2019 |           |       |
|   | Stat/lokalt   | Bom/annen | Sum   |
| <i>Riksvei</i>                              |               |           |       |
| Byvekstavtale – programområdetiltak riksvei | 335           |           | 335   |
| Bybanen, fjerde byggetrinn                  | 962           | 785       | 1 747 |
| Belønningsmidler                            | 200           |           | 200   |
| <i>Lokale veitiltak og programområder</i>   |               |           |       |
| Programområdetiltak fylkesvei               | 265           |           | 265   |
| Sum   | 1 762         | 785       | 2 547 |

Tiltakene i 2019 innebærer økt konkurransekraft for kollektivtrafikk, gående og syklende, og som vil bidra til å nå nullvekstmålet. En nærmere vurdering av virkningene av prioriterte tiltak vil først foreligge når prioriteringen av tiltak innenfor programrådene er vedtatt i desember 2018.

### Trondheim

Samferdselsdepartementet, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune inngikk i september 2016 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Trondheim skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Den er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023, og gjelder for perioden 2016–2023. Bymiljøavtalen blir nå reforhandlet til en byvekstavtale, basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029. De lokale forhandlingspartene er Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal.

Bymiljøavtalen omfatter porteføljen i Miljøpakke Trondheim, jernbaneinvesteringer, riksveitiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig tilskudd til prosjektkostnadene for Metrobuss (tidligere kalt Superbussen).

Prosjektene i bymiljøavtalen inkludert Miljøpakke Trondheim prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på tiltakenes bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Tiltakene i bymiljøavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet, samt bompenger, og fylkeskommunale og kommunale midler. For statlige midler vises det til omtalen under kap. 1320, post 30 og kap. 1330, postene 63 og 64.

I bymiljøavtalen er det statlige bidraget til Metrobuss anslått til 1,4 mrd. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i Metrobuss. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

Det er avtalt en samlet ramme for belønningsmidler på 1,36 mrd. kr i avtaleperioden (2016–2023), som tilsvarer i gjennomsnitt 170 mill. kr i året. I 2017 ble det tildelt ytterligere 41 mill. kr, slik at samlet beløp ble 211 mill. kr.

I bymiljøavtalen er det også lagt til grunn 1 mrd. 2016-kr til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksvei i avtaleperioden.

Bymiljøavtalen forplikter Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune til å legge til rette for en høy arealutnyttelse rundt kollektivtransporttraséer, eventuelt også innføre restriktive tiltak dersom dette blir nødvendig for å nå målene.

Miljøpakke Trondheim er en del av bymiljøavtalen. Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim 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*, jf. 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*, jf. Innst. 494 S (2012–2013). Miljøpakkens trinn 3 ble vedtatt i Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet*, jf. Innst. 157 S (2017–2018) og gjaldt forlenget innkrevningstid, økte takster og revidering av porteføljen i henhold til bymiljøavtalen.

Trinn 3 er et bidrag for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. De økte inntektene vil bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av Metrobussen. I tillegg vil de bidra til knutepunktutvikling og utvikling av et sammenhengende nett for gående og syklende i tråd med arealdelen i Trondheim kommunes kommuneplan. Den foreslåtte takstøkningen vil også bidra til å redusere trafikkveksten. Videre vil midlene bli brukt til å realisere de prosjektene som inngår i Miljøpakke Trondheim.

### Bruk av midler i 2017

Bruken av midler i 2017 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2016–2017) og Innst. 13 S (2016–2017), og lokale myndigheters budsjettvedtak. I 2017 ble det gjennomført tiltak innenfor de ulike programrådene i Miljøpakke Trondheim. Anleggsarbeidene på prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen ble videreført med statlige midler og bompenger. Prosjektet ventes ferdigstilt i 2019. Av metrobusstiltak er Dybdahls vei gjennomført, og prosjektene Høgskoleringen og Jonsvannsveien er i gang sammen med utbyggingen av metrobussens nye holdeplasser, omtigningspunkt og strekningstiltak. I følge Miljøpakkens årlige evalueringsrapport er det bygget og utbedret ca. 3 km sykkelvei i 2017. Det er også

bygd ca. 1 km snarveier og 500 m fortau. I tillegg ble det gjennomført en del mindre tiltak for å bedre trafikksikkerheten, holdeplass- og traseutbedringer for kollektivtrafikken, videreføring av sanntidsinformasjon, samt videreføring av økt

standard på vinterdrift av det kommunale og fylkeskommunale sykkelveinettet. I 2018 er det planlagt å ferdigstille 2,5 km sykkelvei med fortau og ca. 500 meter sykkelfelt som prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate.

Tabell 5.18 Bruk av midler i 2017

|  | Mill. 2017-kr |                 |     |
|--|---------------|-----------------|-----|
|  | Regnskap 2017 |                 |     |
|  | Stat/lokalt   | Bom/annen       | Sum |
| <i>Riksvei<sup>1</sup></i>                     |               |                 |     |
| E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen                   | 100           | 175             | 275 |
| Planlegging                                    | 2             | 40              | 42  |
| Sum riksvei                                    | 102           | 215             | 317 |
| Metrobuss                                      |               | 98 <sup>2</sup> | 98  |
| Belønningsmidler                               | 184           |                 | 184 |
| <i>Lokale veitiltak og programområder</i>      |               |                 |     |
| Gatebrukstiltak/lokal vei                      | 24            | 63              | 87  |
| Gang- og sykkelveier                           | 17            | 22              | 39  |
| Trafikksikkerhetstiltak                        | 25            | 9               | 34  |
| Miljøtiltak                                    | 5             | 8               | 13  |
| Kollektivtrafikktiltak og universell utforming | 18            | 9               | 27  |
| Planlegging/informasjon                        |               | 30              | 30  |
| Sum lokale veitiltak og programområder         | 89            | 141             | 230 |
| Sum  | 375           | 454             | 829 |

<sup>1</sup> For riksveiprosjekter viser tabellen bevilgninger og ikke regnskapstall.

<sup>2</sup> Om lag 21 mill. kr i lokalt bidrag og 78 mill. kr i bompenger.

### Prioriteringer i 2019

Innenfor rammen av kap. 1320, post 30 Riksveiin-vesteringer, sluttføres utbyggingen av prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen med statlige midler og bompenger. Anleggsarbeidene startet opp våren 2016, og det er ventet at prosjektet åpner for trafikk i februar 2019. Det legges også til grunn 15 mill. kr til til programområdetiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksvei på kap. 1320, post 30 som en del av oppfølgingen av bymiljøavtalen.

Videre settes det av 5 mill. kr i statlig bidrag til Metrobuss på kap. 1330, post 63 og 170 mill. kr i belønningsmidler på kap. 1330, post 64. Det er et krav i gjeldende bymiljøavtale at byggeplan skal foreligge senest 15. juni året før prosjektet starter

opp for at midler skal bevilges i statsbudsjettet. Det foreligger imidlertid byggeplan for flere prosjekter etter 15. juni, slik at byggeaktiviteten i 2019 forventes å bli noe større enn det som er lagt til grunn for forslaget i statsbudsjettet. Dette forutsettes finansiert ved økt kommunalt/fylkeskommunalt bidrag og/eller økt bompengbidrag i 2019.

Det forventes at 2019 blir det første året med bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikken i Trondheim.

Endelig prioritering av midler til tiltak i 2019 vil skje gjennom porteføljestyringen. Foreløpig er prioriteringene i foreliggende handlingsprogram for Miljøpakke Trondheim lagt til grunn for tabell 5.19.

Tabell 5.19 Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019

|  | Mill. 2019-kr |                  |        |
|--|---------------|------------------|--------|
|  | Budsjett 2019 |                  | Totalt |
|  | Stat/lokalt   | Bom/annen        |        |
| <i>Riksvei</i>                                 |               |                  |        |
| E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen                   | 350           | 56               | 406    |
| Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger           |               | 70               | 70     |
| Bymiljøavtale – programområdetiltak riksvei    | 15            |                  | 15     |
| Planlegging                                    |               | 1                | 1      |
| Sum riksvei                                    | 365           | 127              | 492    |
| Metrobuss                                      | 5             | 424 <sup>1</sup> | 429    |
| Belønningsmidler                               | 170           |                  | 170    |
| <i>Lokale veitiltak og programområder</i>      |               |                  |        |
| Gatebrukstiltak/lokal vei                      |               | 53               | 53     |
| Tiltak for syklende                            | 34            | 49               | 83     |
| Tiltak for gående                              |               | 19               | 19     |
| Trafikksikkerhetstiltak                        | 29            | 11               | 40     |
| Miljøtiltak                                    | 13            | 10               | 23     |
| Kollektivtrafikktiltak og universell utforming | 33            | 40               | 73     |
| Sum lokale veitiltak og programområder         | 109           | 129              | 238    |
| Sum  | 649           | 680              | 1 329  |

<sup>1</sup> 48 mill. kr i lokalt bidrag og 376 mill. kr i bompenger.

#### *Mål og virkninger av Miljøpakke Trondheim*

Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO<sub>2</sub>-utslippene fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen som reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., antallet personer som er plaget av veitrafikkstøy skal reduseres med 15 pst., og antallet trafikkulykker skal reduseres med minst 20 pst. Det er utviklet indikatorer for å følge opp de ti hovedmålene. Den første evalueringen av Miljøpakken ble gjennomført i 2012 og den siste i 2017. Miljøpakkens mål vil bli revurdert i forbindelse med reforhandlingen av bymiljøavtalen til en byvekstavtale.

Det er en positiv utvikling innenfor de fleste målområdene. Andelen som bruker bil går ned, og kollektiv- og sykkelandelene går opp sammenlignet med situasjonen før oppstart av Miljøpakken.

#### *Nord-Jæren*

Staten, Rogaland fylkeskommune samt Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner inngikk i september 2017 en byvekstavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten på Nord-Jæren skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Byvekstavtalen omfatter transporttiltak, finansiering og arealplanlegging. Den er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023, og gjelder for perioden 2017–2023. Reforhandling av avtalen startet våren 2018 og tar utgangspunkt i rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I avtalen inngår porteføljen i Bymiljøpakken (tidligere kalt Bypakke Nord-Jæren), jernbaneinvesteringer, riksveitiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig tilskudd til prosjektkostnadene for Bussveien.



Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og bedre fremkomlighet totalt sett, samt legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren. Partene skal aktivt bidra til at Regionalplan Jæren blir realisert i tråd med avtalens mål. Videre forplikter partene seg også til å revidere gjeldende regionalplan i tråd med målene i byvekstavtalen. Dette arbeidet er startet opp.

Prosjektene i byvekstavtalen inkludert Bymiljøpakken prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering av tiltakenes bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til til Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet, samt bompenger og fylkeskommunale og kommunale midler. For statlige midler vises det til omtalen under kap. 1320, post 30 og kap. 1330, postene 63 og 64.

I byvekstavtalen er det statlige tilskuddet til Bussveien anslått til 5,1 mrd. 2016-kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt på grunnlag av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i Bussveien, samt endelige finansieringsplaner. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

Det er avtalt en samlet ramme for belønningsmidlene på 700 mill. kr i perioden 2017–2023, som tilsvarer i gjennomsnitt 100 mill. kr i året. I 2017 ble det tildelt ytterligere 70 mill. kr i belønningsmidler, slik at samlet beløp ble 170 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 1,3 mrd. 2017-kr til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksvei i avtaleperioden.

Innkrevningen av bompenger på Nord-Jæren startet i 2001, og den er blitt utvidet og forlenget

flere ganger. Stortinget sluttet seg til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av Bymiljøpakken i mars 2017 gjennom behandlingen av Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland*, jf. Innst. 214 S (2016–2017). Det er lagt til grunn til sammen 38 bomstasjoner med enveis innkreving i tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren med bompengennkreving i 15 år. Innkrevingen i dagens bomstasjoner videreføres inntil de nye stasjonene settes i drift. Det pågår diskusjoner lokalt rundt oppstartstidspunkt og innretningen av det nye bompengeprogget. Samferdselsdepartementet vil eventuelt komme tilbake til Stortinget avhengig av utfallet av disse diskusjonene.

Det er gjennomført anbud for persontogtilbudet på Sørlandsbanen og Jærbanen, med planlagt oppstart for ny operatør 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.

#### *Bruk av midler i 2017*

Bruken av midler i 2017 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2016–2017) og Innst. 13 S (2016–2017), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i den politiske styringsgruppen.

Anleggsarbeidene på prosjektene E39 Eiganes-tunnelen, E39 Hove–Sandved og rv. 509 Sømmevågen ble videreført med statlige midler og bompenger. Anleggsarbeidene på prosjektet rv. 509 Sømmevågen–Sola skole ble videreført med forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune. Innenfor rammen til lokale veiltak og programområder ble det i 2017 i hovedsak prioritert midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Tabell 5.20 viser bruken av midler i 2017.

Tabell 5.20 Bruk av midler i 2017

|   | Regnskap/budsjett 2017 |           |       |
|---|------------------------|-----------|-------|
|   | Stat/lokalt            | Bom/annen | Sum   |
| Mill. 2017-kr                                       |                        |           |       |
| <i>Riksvei<sup>1</sup></i>                          |                        |           |       |
| E39 Eiganestunnelen                                 | 490                    | 340       | 830   |
| Rv. 509 Sømmevågen–Sola skole                       |                        | 130       | 130   |
| E39 Hove–Sandved                                    | 42                     | 8         | 50    |
| Sum riksvei   | 532                    | 478       | 1 010 |
| Belønningsmidler                                    | 85                     |           | 85    |
| <i>Lokale veitiltak og programområder</i>           |                        |           |       |
| Fv. 505 Skjæveland–Foss Eikeland                    | 18                     | 122       | 140   |
| Bypakke Nord-Jæren – Bygging av bomstasjoner        | 4                      | 19        | 23    |
| Kollektivfelt fv. 44 Breidablikkveien–Stasjonsveien | 8                      | 40        | 48    |
| Tiltak for gående og syklende                       | 23                     | 120       | 143   |
| Sum lokale veitiltak og programområder              | 53                     | 318       | 371   |
| Sum   | 670                    | 796       | 1 466 |

<sup>1</sup> For riksveiprojekter viser tabellen bevilgninger og ikke regnskapstall.

### Prioriteringer i 2019

Innenfor rammen til investeringer i riksvei på kap. 1320, post 30 prioriteres midler til å videreføre og fullføre utbyggingen av prosjektene E39 Eiganestunnelen, E39 Hove–Sandved og rv. 509 Sømmevågen. Utbyggingen av rv. 509 Sømmevågen startet høsten 2014, mens anleggsarbeidene på prosjektet E39 Hove–Sandved startet i mars 2015. Både rv. 509 Sømmevågen og E39 Hove–Sandved ble åpnet for trafikk i juni 2017, mens E39 Eiganestunnelen ventes åpnet for trafikk i 2019. Med forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune videreføres utbyggingen av rv. 509 på strekningen Sømmevågen–Sola skole. Anleggsarbeidene startet i september 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018. I tillegg prioriteres midler til trafikksikkerhetstiltak.

I 2019 settes det av 75 mill. kr på kap. 1320, post 30 til statlig bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtrafikktiltak langs riksvei i byveksttalen. Midlene brukes i hovedsak til å videreføre utbyggingen av E39 Sykkelstamveien. Anleggsarbeidene

på delstrekningen Sørmarka–Smeaheia startet opp sommeren 2018, mens anleggsarbeidene på delstrekningen Smeaheia–Oalsgata ventes startet opp høsten 2019.

Samlet behov for midler til Bussveien i 2019 er anslått til 386 mill. kr. Det settes av 174 mill. kr i statlig tilskudd på kap. 1330, post 63. Som følge av senere fremdrift enn forventet i delprosjektene ble det statlige bidraget høyere enn 50 pst. i 2017. Dette blir tatt igjen ved en høyere lokal andel i 2019 og 2020.

Videre settes det av 100 mill. kr i belønningsmidler på kap. 1330, post 64 i 2019. Det ventes at midlene først og fremst vil bli brukt til drift av kollektivtrafikk.

Innenfor rammen til lokale veitiltak og programområder er kollektivtrafikktiltak prioritert. I tillegg er det prioritert midler til tiltak for å legge til rette for gående og syklende.

Tabell 5.21 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.21 Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019

|   | Mill. 2019-kr |           |       |
|---|---------------|-----------|-------|
|   | Budsjett 2019 |           | Sum   |
|   | Stat/lokalt   | Bom/annen |       |
| <i>Riksvei</i>                              |               |           |       |
| E39 Eiganestunnelen                         | 421           | 19        | 440   |
| Rv. 509 Sømmevågen–Sola skole, refusjon     |               | 168       | 168   |
| Byvekstavtale – programområdetiltak riksvei | 75            |           | 75    |
| Trafikksikkerhetstiltak                     |               | 20        | 20    |
| Planlegging                                 |               | 100       | 100   |
| Sum riksvei                                 | 496           | 307       | 803   |
| Bussveien                                   | 174           | 212       | 386   |
| Belønningsmidler                            | 100           |           | 100   |
| <i>Lokale veitiltak og programområder</i>   |               |           |       |
| Etablering av nye bomstasjoner              |               | 38        | 38    |
| Fv. 505 Skjæveland–Foss Eikeland            |               | 190       | 190   |
| Tiltak for gående og syklende               |               | 94        | 94    |
| Planlegging                                 |               | 40        | 40    |
| Sum lokale veitiltak og programområder      |               | 582       | 582   |
| Sum   | 770           | 1 101     | 1 871 |

Bymiljøpakken er etablert for å bidra til nullvekstmålet og finansiere gitte tiltak. Virkningen av Bymiljøpakken i 2019 vil være bedret fremkom-

melighet gjennom ferdigstillelse av veiprosjekter, kollektivprosjekter og tiltak for gående og syklende.

## Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse                | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|---------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 2 817 225        | 3 676 000                   | 3 983 000       | 8,4                 |
|      | Sum kategori 21.40        | 2 817 225        | 3 676 000                   | 3 983 000       | 8,4                 |

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse                | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|---------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 4330 | Særskilte transporttiltak |                  | 13 900                      | 14 200          | 2,2                 |
| 4331 | Infrastrukturfond         | 2 055 039        | 2 053 000                   | 2 053 000       | 0,0                 |
|      | Sum kategori 21.40        | 2 055 039        | 2 066 900                   | 2 067 200       | 0,0                 |

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport og infrastrukturfondet. Det foreslås bevilget 3 983 mill. kr til særskilte transporttiltak. Inntektene gjelder i hovedsak avkastningen fra innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 som er 2 053 mill. kr i 2019.

Til de ulike ordningene som skal bidra til å styrke kollektivtransporten, foreslås det bevilget 139,2 mill. kr til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, 752 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, 1 532 mill. kr i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 771 mill. kr til belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler samt 15,4 mill. kr til konkurransen Smartere transport i Norge. Videre foreslås det 34,1 mill. kr til nasjonal reisepanlegger og elektronisk billettering og 14,2 mill. kr til kjøp av tjenester fra Entur AS. Sistnevnte finansieres ved gebyrer. Basert på gjeldende avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 foreslås det bevilget 725,1 mill. kr til

kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.

Bevilgningen til reduserte bompengetakster utenfor byområdene er fra og med 2019 plassert på kap. 1320, jf. omtale under programkategori 21.30 Veiformål.

### Nærmere om budsjettforslaget

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* tok regjeringen sikte på en gradvis innfasing av ressursene til transportinfrastruktur i planen. Det er lagt til grunn at ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Tabell 5.22 viser status for oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023 for ordningene i kap. 1330. Gjennomsnittlig økonomisk ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

Tabell 5.22 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Særskilte transporttiltak

|   |   | Mill. 2019-kr    |                    |                 |
|---|---|------------------|--------------------|-----------------|
| Kap./<br>Post   |   | Gj.snitt per år  |                    | Forslag<br>2019 |
|   |   | NTP<br>2018–2023 | Bevilgning<br>2018 |                 |
| 1330  | Særskilte transporttiltak   |                  |                    |                 |
| 61  | Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene | 921,8            | 752,0              | 752,0           |
| 63  | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter                   | 1 490,3          | 807,0              | 1 532,0         |
| 64  | Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler             | 589,6            | 771,0              | 771,0           |
| 65  | Konkurransen Smartere transport                                   | 26,4             | 15,4               | 15,4            |
| Sum NTP-formål på kap. 1330 særskilte transporttiltak |   | 3 028,1          | 2 345,4            | 3 070,4         |

Med gradvis opptrapping vil budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (en tredjedel eller 33,3 pst. av planrammen) det andre året. For den del av bevilgingene til særskilte transporttiltak som inngår i Nasjonal transport-

plan 2018–2029 er oppfølgingen etter første to år av seksårsperioden 29,8 pst. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

### Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

|               |   | (i 1 000 kr)     |                             |                 |
|---------------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|
| Post          | Betegnelse  | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
| 60            | Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>  | 109 419          | 112 900                     | 139 200         |
| 61            | Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i> | 1 364 700        | 731 500                     | 752 000         |
| 63            | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>   |                  | 785 000                     | 1 532 000       |
| 64            | Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>                                       | 211 000          | 750 000                     | 771 000         |
| 65            | Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>   |                  | 15 000                      | 15 400          |
| 70            | Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes  | 654 706          | 700 800                     | 725 100         |
| 75            | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene   | 477 400          | 516 400                     |                 |
| 76            | Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>   |                  | 50 500                      | 34 100          |
| 77            | Kjøp av tjenester fra Entur AS  |                  | 13 900                      | 14 200          |
| Sum kap. 1330 |   | 2 817 225        | 3 676 000                   | 3 983 000       |

### **Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov**

Det foreslås bevilget 139,2 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. De fleste fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere, gir flere reiser til personer med særlige behov og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig.

Den utvidede TT-ordningen, 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. Ordningen startet med tildelinger 1. juli 2016 etter bevilgning i statsbudsjettet for 2016. Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer med nærmere kriterier for ordningen, herunder krav til årlig rapportering.

Ved utgangen av 2017 var ca. 3 400 brukere i syv fylker omfattet av den utvidede TT-ordningen, av ca. 105 000 TT-brukere totalt. Fylkeskommunenes rapporter for 2017 viser at brukerne i stor grad er fornøyde med den utvidede TT-ordningen og er mer aktive. Bruken varierer imidlertid betydelig. Noen velger å bruke de tildelte TT-midlene til mange korte reiser, mens andre velger færre og lengre reiser, noen bruker ikke ordningen.

Av det tildelte tilskuddet for 2017 på 72,8 mill. kr, har fylkeskommunene rapportert et mindreforbruk på 30,6 mill. kr. Dette innebærer at 58 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 og søknadsbehandling. Fylkeskommunene har budsjetterisikoen for ordningen, noe som fører til at noen fylkeskommuner søker om tilskudd som tar høyde for at alle brukere bruker hele sin kvote. Bruken tar seg opp når brukerne blir kjent med tilbudet. Et helhetsinntrykk, bl.a. basert på det betydelige mindreforbruket i ordningen, indikerer at få brukere utnytter hele sin tildelte kvote. 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 2018 er det bevilget 112,9 mill. kr til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov.

Av dette gjelder 22,5 mill. kr en utvidelse av ordningen fra andre halvår. Samferdselsdepartementet har i 2018 tildelt 94,5 mill. kr til de syv fylkeskommunene som ved inngangen til 2018 var med i ordningen. Det er Aust-Agder, Finnmark, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Troms, Trøndelag (tidligere Nord-Trøndelag) og Østfold. I tillegg har departementet tildelt 20,8 mill. kr til Vestfold og Trøndelag (tidligere Sør-Trøndelag) fylkeskommuner for andre halvår 2018.

Bevilgningsforslaget for 2019 viderefører ordningen for de fylkeskommunene som nå deltar.

### **Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene**

Det foreslås bevilget 752 mill. kr.

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til å nå dette målet.

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.

Mål knyttet til utviklingen av persontransporten er fastsatt i avtalene. Departementet legger i oppfølgingen av avtalene vekt på måloppnåelse. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene tildeles byområdene, skal de rapportere om utviklingen i foregående år.

For å legge til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk, blir belønningsordningen som separat ordning nå gradvis faset ut, men midlene videreføres i bymiljøavtale og byvekstavtalene. Oslo og Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim som har bymiljøavtale eller byvekstavtale, får tildelt belønningsmidler over kap. 1330, post 64.

I 2017 ble det utbetalt 1 364,7 mill. kr i belønningsmidler over post 61 med følgende fordeling:

- 465 mill. kr til Oslo og Akershus
- 300 mill. kr til Bergen
- 170 mill. kr til Nord-Jæren
- 120 mill. kr til Kristiansand
- 100 mill. kr til Buskerudbyen
- 70,2 mill. kr til Grenland
- 65 mill. kr til Nedre Glomma
- 74,5 mill. kr til Tromsø.

Oslo og Akershus og Nord-Jæren hadde ikke belønningsavtaler i 2017. Belønningsmidlene ble derfor utbetalt som en del av det statlige bidraget i bymiljøavtalen for Oslo og Akershus og byvekstavtalen for Nord-Jæren som ble inngått samme år, jf. stikkordet «kan nyttes under post 64». For Bergen ble midlene utbetalt gjennom belønningsavtalen for 2015–2018, som senere samme år ble avløst av en byvekstavtale. Trondheim fikk i 2017 utbetalt 211 mill. kr i belønningsmidler gjennom bymiljøavtalen, over kap. 1330 post 64.

I 2018 har følgende byområder belønningsavtale:

- Kristiansand (Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune) for perioden 2017–2019 med en ramme på 300 mill. kr (90 mill. kr i 2019)
- 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 2019)
- Tromsø (Troms fylkeskommune og Tromsø kommune) for perioden 2015–2018 med en ramme på 285,6 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 (80 mill. kr i 2019)
- Nedre Glomma (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) for perioden 2018–2019 med en ramme på 116 mill. kr (55 mill. kr i 2019).

Belønningsavtalene for Nedre Glomma og Buskerudbyen løp ut i 2017. For Nedre Glomma har det vært en liten vekst i personbiltrafikken i avtaleperioden, og målet i avtalen er dermed ikke nådd. I tråd med målet i avtalen for Buskerudbyen ble veksten i personbiltrafikken redusert sammenlignet med forrige avtaleperiode. Begge byområdene rapporterte om vekst i antall reiser med kollektivtransport. Nye toårige belønningsavtaler for Nedre Glomma og Buskerudbyen ble inngått i 2018.

For de fire byområdene med belønningsavtaler som løper ut over 2018, kan det bli aktuelt å inngå byvekstavtaler i løpet av gjeldende avtaleperiode. Belønningsavtalene vil da bli avløst av byvekstavtaler. Samferdselsdepartementet vil i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet komme tilbake til dette når nødvendige avklaringer er på plass.

Belønningsmidlene for 2018 er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene med unn-

tak av Tromsø, som er inne i siste år av avtaleperioden. Troms fylkeskommune har på bakgrunn av resultater så langt i avtaleperioden rapportert om vekst i biltrafikken. Halvparten av det avtalesfede beløpet på 64,5 mill. kr for 2018 vil derfor først bli utbetalt når det er forhandlet frem og inngått en byvekstavtale. Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil legge til rette for at forhandlinger kan komme i gang raskt.

I Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2018 ble bevilgningen på kap. 1330, post 61, økt med 100 mill. kr. Alle de ni byområdene som omfattes av belønningsordningen og bymiljøavtaler/byvekstavtaler, kan få midler fra denne potten. Midlene skal brukes til tiltak som bedrer kollektivtilbudet, jf. Innst. 13 S (2017–2018).

De går inn i en pott av belønningsmidler for 2018 som blir fordelt til nye belønningsavtaler og til nye/reforhandlede byvekstavtaler, jf. stikkordet «kan nyttes under post 64». Fordelingen av midlene skal være et resultat av forhandlinger om byvekstavtale eller søknad om ny belønningsavtale. Så langt er 12 mill. kr utbetalt med 6 mill. kr hver til hhv. Buskerudbyen og Nedre Glomma. Resterende 88 mill. kr inngår i pågående forhandlinger om byvekstavtaler i de fire største byområdene, og i andre byområder det kan være aktuelt å starte forhandlinger i.

For 2019 er det i inngåtte belønningsavtaler lagt til grunn utbetalinger på til sammen 285 mill. kr. Utbetalinger i tråd med avtalene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år. Samferdselsdepartementet tar sikte på at resten av bevilgningen som utgjør 467 mill. kr, nyttes til nye og reforhandlede byvekstavtaler.

### **Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter**

Det foreslås bevilget 1 532 mill. kr.

Gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene vil staten bidra med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i tråd med retningslinjene for tilskuddsordningen for slike prosjekter. Tilskuddsordningen er avgrenset til de fire største byområdene og forutsetter at det er inngått bymiljøavtale eller byvekstavtale. Bompenger kan benyttes som lokal andel.

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalene for Trondheim og Oslo og Akershus og av byvekstavtalene for Bergen og Nord-Jæren under programkategori 21.30 Veiformål (byomtaler). På bakgrunn av forpliktelsene i disse er bevilgnings-

forslaget på 1 532 mill. kr. Det er lagt opp til følgende fordeling:

- 391 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 5 mill. kr til Metrobussen i Trondheim
- 962 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 174 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Den foreslåtte bevilgningen vil dekke 50 pst. av kostnadene ved reguleringsplanlegging av Fornebubanen. For de øvrige prosjektene vil forslaget dekke 50 pst. av forventede utbyggingskostnader i 2019. Statlig bidrag til reguleringsplanlegging av disse prosjektene blir utbetalt etterskuddsvis i utbyggingsfasen. I tildelingen til Bybanen til Fyllingsdalen er det lagt til grunn statlig bidrag til tidligere påløpte utgifter til reguleringsplanlegging, som vil bli utbetalt når anleggsarbeidene starter opp.

Frem til 2018 er det ikke utbetalt midler under denne ordningen. Statens vegvesen har i 2018 fastsatt retningslinjer for utbetaling av midler, og de første utbetalingene er foretatt nå i 2018.

#### *Fornebubanen i Oslo og Akershus*

Fylkestinget i Akershus og bystyret i Oslo har vedtatt en kollektivløsning til Fornebu som skal ha kapasitet til å ta fremtidig trafikkvekst, bidra til å redusere belastningen på overflatenettet i Oslo samt legge til rette for byutvikling langs traséen. Det planlegges for en t-baneløsning fra Fornebu til Majorstuen via Lysaker, Vækerø og Skøyen. Det er vedtatt reguleringsplan i Bærum kommune, strekningen Fornebu–Lysaker, inkl. Lysaker stasjon, og i Oslo, fra Lysaker til Majorstuen.

Det er etablert en egen etat i Oslo kommune, Fornebubanen, som har ansvaret for videre planlegging og gjennomføring av hele baneprojektet. Lokalt arbeides det med sikte på anleggsstart i 2019/2020. Anleggsperioden er anslått til 5–6 år.

Prosjektet inngår i den inngåtte bymiljøavtalen mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten. Et foreløpig kostnadsanslag for hele banestrekningen fra Majorstuen til Fornebu er på ca. 12 mrd. 2014-kr, som tilsvarer ca. 13,7 mrd. 2019-kr. Kostnadsanslaget inkluderer ny driftsbasis på Fornebu og en enkel tilkobling til Majorstuen stasjon. Det legges til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene for Fornebubanen, slik prosjektet er avgrenset i bymiljøavtalen. I gjeldende avtale er det statlige bidraget anslått til 5,6 mrd. 2014-kr.

Kostnadene og fremdriften utredes nærmere i et forprosjekt og skal kvalitetssikres gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2). Statens endelige bidrag til prosjektet vil bli fastsatt på grunnlag av styringsramme etter gjennomført KS2. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63. Det er lagt opp til å bruke 391 mill. kr i statlig bidrag til Fornebubanen i 2019.

#### *Metrobuss i Trondheim*

I Trondheim planlegges et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Metrobuss skal gi et tilbud som i stor grad har bybanens kvaliteter; god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell, samt rask fremføring med god fremkommelighet og regularitet. De første rutene med høykvalitets vognmateriell og stor kapasitet lanseres i august 2019. I første trinn planlegges det to ruter fra Heimdalsområdet til østlige bydeler og en rute fra Byåsen til Dragvoll.

I den inngåtte bymiljøavtalen for Trondheim er det lagt til grunn en samlet kostnad for Metrobuss på ca. 2,8 mrd. 2016-kr, som tilsvarer ca. 3,0 mrd. 2019-kr. Det er lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene, slik kollektivløsningen er avgrenset i avtalen. I avtalen er det statlige bidraget anslått til 1,4 mrd. 2016-kr.

For utbygging på fylkesvei får fylkeskommunene refundert utgifter til merverdiavgift. Etter reforhandling av bymiljøavtalen for Trondheim skal statens samlede bidrag til prosjektet beregnes inklusive merverdiavgift for delparseller som går på riksvei, og eksklusiv merverdiavgift for delparseller som går på fylkesvei.

Statens endelige bidrag blir fastsatt på bakgrunn av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i Metrobuss. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

I de fire første årene av avtalen er det prioritert å legge til rette for nødvendig infrastruktur langs rutene. Hovedstrategien er forbedret fremkommelighet i de aktuelle traséene, samtidig som infrastrukturen og fasilitetene ved holdeplassene utbedres. Tiltakene i Dybdahls vei er gjennomført, og prosjektene Høgskoleringen og Jonsvannsveien er i gang. Samtidig pågår det utbygging av nye holdeplasser (stasjoner), omstigningspunkt og strekningstiltak. Bompengordningen skal, sammen med areal- og parkeringspolitikken, sikre vekst i trafikkgrunnet langs sentrale



delers av traséen og i viktige kollektivknutepunkter.

Det er lagt opp til å bruke 5 mill. kr i statlig bidrag til Metrobuss i 2019. Hoveddelen av anleggskostnadene dekkes med midler som er bevilget før 2019. Det er et krav i gjeldende bymiljøavtale at byggeplan skal foreligge senest 15. juni året før prosjektet starter opp for at midler skal bevilges i statsbudsjettet. I løpet av høsten 2018 vil det imidlertid foreligge byggeplaner for flere nye prosjekter, slik at byggeaktiviteten i 2019 forventes å bli noe større enn det som er lagt til grunn for forslaget i statsbudsjettet. Dette forutsettes midlertidig finansiert ved økt kommunalt/fylkeskommunalt bidrag og/eller økt bompengbidrag i 2019. Hovedaktiviteten i 2019 vil være utbygging av holdeplasser og knutepunkter som legger til rette for Metrobuss.

#### *Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen*

Det er vedtatt at fjerde etappe av Bybanen skal bygges fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen. Banen til Fyllingsdalen kobles på eksisterende strekning ved Nonneseter i Bergen sentrum. Om lag halvparten av strekningen går i tunnel. Stortinget har gjennom behandlingen av Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane* sluttet seg til at det kan brukes bompenger til å prosjektere den fjerde etappen av Bybanen.

Reguleringsplan for hele strekningen til Fyllingsdalen ble vedtatt i 2017. Anleggsarbeidene forventes startet opp i løpet av 2018, med planlagt trafikkåpning i 2022.

I den inngåtte byvekstavtalen for Bergen er det lagt til grunn en samlet kostnad for Bybanen til Fyllingsdalen på ca. 6,2 mrd. 2016-kr, som tilsvarer ca. 6,7 mrd. 2019-kr. Videre er det lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene slik prosjektet er avgrenset i avtalen.

Det er gjennomført KS2 av prosjektet. Etter at KS2-rapporten forelå, ble det identifisert flere kostnadsdrivende elementer. Som en del av kostnads- og risikostyringen er det gjennomført flere kutt. Det mest omfattende er å avslutte byggetrinn 4 ved Oasen i Fyllingsdalen. Styringsgruppen for byvekstavtalen har imidlertid forutsatt at videreføring til Spelhaugen skal gjennomføres så raskt det er finansielt rom for dette, men uten at det bidrar til forsinkelser for neste byggetrinn til Åsane.

På grunnlag av KS2 og det videre arbeidet med kostnads- og risikostyring som er gjennomført lokalt, har Samferdselsdepartementet fastsatt det statlige bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen (Oasen) til maksimalt 3 329 mill. 2018-kr, eller

3 422 mill. 2019-kr. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

Det er lagt opp til å bruke 962 mill. kr i statlig bidrag til Bybanen til Fyllingsdalen i 2019. Midlene skal brukes til grunnerverv, prosjektering og bygging. Det er også lagt til grunn utbetaling av statlig bidrag til tidligere påløpte utgifter til reguleringsplanlegging når anleggsarbeidene etter planen starter opp i 2019.

#### *Bussveien på Nord-Jæren*

Bussveien er et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet er delt inn i fire korridorer på til sammen 50 km. Den første korridoren fra Stavanger til Sandnes med sidearm til Forus planlegges å stå ferdig i 2023. Bussveien vil bli trafikkert av tre ulike busslinjer som skal ha prioritert fremkommelighet.

I den inngåtte byvekstavtalen for Nord-Jæren er det lagt til grunn en samlet kostnad på ca. 10,2 mrd. 2016-kr, som tilsvarer ca. 11,0 mrd. 2019-kr. Videre er det lagt til grunn at staten dekker 50 pst. av kostnadene slik kollektivløsningen er avgrenset i avtalen. I avtalen er det statlige bidraget anslått til ca. 5,1 mrd. 2016-kr.

Bussveien har 13 delparseller som går på fylkesvei og én delparsell på riksvei. For utbygging på fylkesvei får fylkeskommunene refundert utgifter til merverdiavgift. Etter reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren skal statens bidrag til prosjektet beregnes inklusive merverdiavgift for delparseller som går på riksvei, og eksklusive merverdiavgift for delparseller som går på fylkesvei.

Statens endelige bidrag blir fastsatt på grunnlag av styringsramme etter gjennomført KS2 eller byggeplan for de enkelte prosjektene som inngår i Bussveien, samt endelige finansieringsplaner. Statens årlige bidrag prioriteres innenfor bevilgningen til kap. 1330, post 63.

Det er lagt opp til å bruke 174 mill. kr i statlig bidrag til Bussveien i 2019. Midlene skal brukes til prosjektering og grunnerverv, samt gjennomføring av tiltak på fv. 44 mellom Stavanger og Sandnes og på fv. 350 til Forus.

#### **Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler**

Det foreslås bevilget 771 mill. kr.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene har vært et viktig verktøy for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, syk-

kel og gange, jf. omtale under kap. 1330, post 61. Ordningen blir nå gradvis faset ut, men belønningsmidlene videreføres i bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

Belønningsmidlene i bymiljøavtaler og byvekstavtaler vil kunne brukes til samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i avtalene. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk, samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Oppfølgingen skal skje gjennom de etablerte styrings- og rapporteringssystemene for bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

For Trondheim og Oslo og Akershus er belønningsmidlene nå en del av bymiljøavtalene. For Bergen og Nord-Jæren inngår belønningsmidlene i byvekstavtalene. Vi viser til nærmere omtale av avtalene under byomtaler i programkategori 21.30 Veiformål.

I 2017 ble det bevilget 211 mill. kr i belønningsmidler gjennom bymiljøavtalen for Trondheim. Samme år ble det inngått bymiljøavtale for Oslo og Akershus og byvekstavtaler for Bergen og Nord-Jæren. 200 mill. kr i belønningsmidler til Bergen ble utbetalt over post 61 som en del av daværende belønningsavtale før byvekstavtalen ble inngått. Oslo og Akershus og Nord-Jæren hadde ikke løpende belønningsavtaler i 2017, og fikk utbetalt hhv. 465 mill. kr og 170 mill. kr fra bevilgningen på post 61 etter at bymiljøavtalen og byvekstavtalen ble inngått, jf. stikkordet «kan nyttes under post 64».

Av den foreslåtte bevilgningen på 771 mill. kr er det i henhold til gjeldende avtaler lagt opp til å fordele 750 mill. kr som følger:

- 280 mill. kr til Oslo og Akershus
- 200 mill. kr til Bergen
- 170 mill. kr til Trondheim
- 100 mill. kr til Nord-Jæren.

Det pågår nå reforhandlinger av bymiljøavtalene og byvekstavtalene i de fire byområdene.

Regjeringen vil også legge til rette for at forhandlinger i de fem øvrige byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, kan komme i gang raskt. Ufordelte belønningsmidler på kap. 1330, postene 61 og 64 kan nyttes til nye eller reforhandlede byvekstavtaler.

### Post 65 Konkurransen Smartere transport

I 2018 ble det bevilget 15 mill. kr til en konkurranse om Smartere transport i Norge. For 2019 foreslås det 15,4 mill. kr.

Formålet med konkurransen er å oppmuntre norske fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle bykommuner og andre offentlige eller private aktører, til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige transportløsninger.

Alle fylkeskommuner og Oslo kommune ble høsten 2017 invitert til å delta i konkurransen. Det kom inn til sammen 12 bidrag, fra 13 fylkeskommuner/Oslo kommune. Det var god variasjon i bidragene, både temamessig og geografisk, og flere av bidragene vil kunne komplettere hverandre. Bidragene ble vurdert av et panel oppnevnt av Samferdselsdepartementet. På bakgrunn av panelets vurdering besluttet departementet i juni 2018 å tildele midler til fem bidrag.

Hovedvinner ble Nordland fylkeskommune for bidraget *Smartere transport Bodø*, som fikk tildelt 50 mill. kr. Fire bidrag fikk tildelt 12,5 mill. kr hver. Det er:

- Møre og Romsdal fylkeskommune for *Utvikling av nye typer passasjerferjer og -båter. Mulighetsstudie autonome fartøy*
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for *Pilotering av punkt-til-punkt kjøring med autonome busser*
- Rogaland fylkeskommune for *Pilotering av autonome busser i rute. Selvkjørende batterielektrisk tilbringerbuss og*
- Hordaland fylkeskommune for *Etablering av et mobilitetslaboratorium.*

Det vil høsten 2018 bli inngått avtaler. I avtalene vil det bli stilt krav om en kort årlig rapportering om bruk av midlene og resultater som er oppnådd. Den årlige fordelingen av midler kan variere og vil vurderes i den ordinære budsjettprosessen.

### Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 725,1 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 anbuds konkurranse. Staten har opsjon til å forlenge avtalen med inntil ett år, og vil løse ut denne. 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 vil være 800,1 mill. 2019-kr (640 mill. 2011-kr). 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 3,3 pst. fra 2016 til 2017. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode gikk ned med 4,9 pst.

I 2017 oppnådde Kystruten Bergen–Kirkenes en regularitet på 97 pst. målt i forhold til selskaps ruteplan.

Samferdselsdepartementet har gjennomført konkurranse om å levere sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes etter at gjeldende avtale løper ut. Hurtigruten AS og Havila Holding AS er tildelt avtaler om å levere kystrute-tjenestene fra 1. januar 2021. Det vises til nærmere omtale i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner*.

### **Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering**

Det foreslås bevilget 34,1 mill. kr.

Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. En nasjonal reiseplanleggingstjeneste forutsetter en rutedatabank med ruteinformasjon fra hele landet.

Staten legger til rette for reiseplanlegging og elektronisk billettering gjennom å:

- fastsette standarder for å kunngjøre rutedata og annen reiseinformasjon
- innhente og gjøre tilgjengelig rutedata og annen reiseinformasjon for reiseplanleggings- og billetteringstjenester
- drifte en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- fastsette standarder for elektronisk billettering
- sørge for grunnleggende infrastruktur-tjenester knyttet til de fastsatte standardene for elektronisk billettering.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standardene knyttet til å kunngjøre rutedata og annen reiseinformasjon, og for elektronisk billettering. I tillegg har direktoratet ansvaret for statens kjøp av tjenester fra Entur AS, herunder infrastruktur-tjenester for elektronisk billettering, jf. også omtale under kap. 1330, post 77. Entur skal hente inn og gjøre tilgjengelig reiseinformasjon for reiseplanleggingstjeneste og drive en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste. Dataene innen reiseplanlegging vil være tilgjengelige for enhver aktør som ønsker å etablere en slik tjeneste, og aktørene kan utforme tjenesten slik de selv ønsker. Entur har også ansvaret for de grunnleggende tjenestene for elektronisk billettering.

Den foreslåtte bevilgningen for 2019 skal i hovedsak gå til drift og videreutvikling av rutedatabank, pris- og produktmodul og reiseplanleggingstjeneste, samt sentrale tjenester innen elektronisk billettering.

### **Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS**

Det foreslås en bevilgning på 14,2 mill. kr, jf. kap. 4330, post 01.

I forbindelse med at statens tiltak innenfor reiseplanlegging og billettering samordnes i Entur AS, er det lagt opp til at selskapet overtar ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. I de grunnleggende tjenestene inngår bl.a. tjenester for å ivareta at billettsystemene som kollektivoperatørene benytter, er i henhold til fastsatte standarder og tjenester knyttet til administrasjon og sikkerhet for interoperable billetteringsplattformer, som reisekort og mobilbilletter. De grunnleggende tjenestene omfatter også håndtering av transaksjoner og nødvendig infrastruktur knyttet til dette. Disse tjenestene kommer i tillegg til innhenting av rutedata og etablering av en reiseplanleggingstjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76.

Oppgaver knyttet til grunnleggende tjenester innen elektronisk billettering ble overført til Entur AS fra 2018, da Entur overtok aksjene i selskapet Interoperabilitetstjenester AS (IO). Dette selskapet var tidligere eid av NSB og 15 fylkeskommuner.

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<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Gebyrer       |                  | 13 900                      | 14 200          |
|      | Sum kap. 4330 |                  | 13 900                      | 14 200          |

**Post 01 Gebyrer**

I 2018 budsjetteres det med 14,2 mill. kr i gebyrinnntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske

støttesystemer for billettering, jf. omtale i kap. 1330, post 77.

**Kap. 4331 Infrastrukturfond**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 85   | Avkastning infrastrukturfond | 2 055 039        | 2 053 000                   | 2 053 000       |
|      | Sum kap. 4331                | 2 055 039        | 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 2019 en avkastning på 2 053 mill. kr. Denne avkastningen fordeles i 2019, som i 2017 og 2018, 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<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 1352 | Jernbanedirektoratet   | 15 473 149       | 23 400 754                  | 25 437 000      | 8,7                 |
| 1353 | NSB AS                 |                  |                             | 490 300         |                     |
| 1354 | Statens jernbanetilsyn | 88 082           | 92 018                      | 94 100          | 2,3                 |
| 1356 | Bane NOR SF            | 14 766 000       |                             |                 |                     |
| 1357 | Mantena AS             | 1 115            |                             | 390 400         |                     |
| 1358 | Norske tog AS          | 948              |                             |                 |                     |
| 1359 | Entur AS               | 928              |                             |                 |                     |
|      | Sum kategori 21.50     | 30 330 222       | 23 492 772                  | 26 411 800      | 12,4                |

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse             | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 4352 | Jernbanedirektoratet   | 97 980           | 95 800                      | 98 600          | 2,9                 |
| 4354 | Statens jernbanetilsyn | 12 669           | 14 300                      | 14 700          | 2,8                 |
| 4356 | Bane NOR SF            | 7 700 000        |                             |                 |                     |
| 5611 | Aksjer i NSB AS        |                  | 150 000                     | 225 000         | 50,0                |
|      | Sum kategori 21.50     | 7 810 649        | 260 100                     | 338 300         | 30,1                |

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, etats-

styring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn, samt eierstyring av Bane NOR SF, NSB AS, Norske tog AS, Mantena AS og Entur AS.

Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 26,4 mrd. kr, som er en økning med om lag 2,9 mrd. kr fra saldert budsjett 2018. Om lag 0,9 mrd. kr av økningen er knyttet til utbetaling av tilskudd til pensjonsforpliktelser i NSB AS og Mantena AS i forbindelse med utmelding fra Statens pensjonskasse.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet, er budsjettforslaget på 25,4 mrd. kr, som er en økning på 8,7 pst. fra saldert budsjett 2018. Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets drift og utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester med tog, samt kjøp av tjenester fra Bane NOR SF for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder knyttet til kunngjøring av rute-data (reiseplanlegging) og elektronisk billettering, og har også ansvar for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering. Det vises til omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, postene 76 og 77.

I 2019 prioriteres innføring av nye tog på Østlandet og Vossebanen, planlegging av IC-utbyggingen, videreføring av alle pågående store investeringsprosjekter, samt økt aktivitet i ERTMS-prosjektet. Videre er det satt av midler til oppstart av de to IC-prosjektene på Vestfoldbanen, Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen. Etter gjennomført ekstern kvalitetssikring vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med en vurdering av prosjektet og ev. forslag til kostnadsramme.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 94,1 mill. kr, som viderefører bevilgningsnivået i saldert budsjett 2018.

Det foreslås å budsjettere med et utbytte på 225 mill. kr fra NSB AS.

#### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Jernbanen har de senere årene hatt en positiv utvikling. Antallet reisende og kundetilfredsheten har økt på de fleste jernbanestrekningene. Til sammen ble det registrert nær 74 millioner togreiser i Norge i 2017, 11 millioner flere enn i 2012. Antall avganger har også økt. I 2016 var det om lag 100 flere togavganger hver dag sammenlignet med i 2014. I desember 2018 styrkes togtilbudet på Østfoldbanen, der kapasiteten til tider er sprengt. Flere avganger, ikke minst i rushtiden, bidrar til et bedre rutetilbud.

Gjennom samarbeidsavtaler med regionale kollektivtransportsselskaper oppnås reduserte reisetider, bedre forbindelser og forpliktende korrespondanser mellom buss og tog. I tillegg er reiseplanleggeren Entur etablert for å gjøre det enklere å reise kollektivt i hele Norge. Siden 2008 er det bestilt 150 nye tog. Hundre av disse togsettene er nå i trafikk, med bedre driftsstabilitet og komfort for de reisende. Til tross for utfordringer

med lønnsomheten i containertrafikken, vokser også godstransporten med tog.

Et mer omfattende togtilbud, der flere tog trafikkerer jernbanenettet enn noen gang, gir en svært høy utnyttelse av infrastrukturen. Dette krever styrket innsats til vedlikehold for å opprettholde kvaliteten. Innsatsen til vedlikehold av jernbanens infrastruktur er om lag fordoblet de senere årene. Selv om det tidvis er perioder med forsinkelser og innstillinger, gir vedlikeholdssatsingen positive resultater over tid. Flere nye prosjekter er under bygging eller skal straks starte. Når utbyggingsprosjektene er ferdig, reduseres reisetidene og det kan tilbys flere avganger for de reisende, i tillegg til økt kapasitet for godstogene. Dette er nødvendig for å kunne møte etterspørselen etter miljøvennlige, raske og arealeffektive kollektivløsninger.

Fra 1. januar 2017 ble det gjennomført en større reform av jernbanesektoren. For omtale av endringer i organisering og styringsstruktur i sektoren vises det til Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet.

Jernbanedirektoratet ivaretar den operasjonelle styringen og koordineringen av enheter i sektoren og forvalter tildelte bevilgninger. Styringen ivaretas i all hovedsak ved inngåelse av avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur og Norske tog, samt oppfølgingen av disse avtalene. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandøren er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningsvedtakene.

Omorganiseringen av jernbanesektoren er omfattende og det må påregnes noe tid før endringene er fullt ut gjennomført, herunder at styringsstrukturen er ferdig utviklet og implementert. Reformen skal gi positive effekter for de reisende og mer jernbane for bevilgningene. Med de omfattende endringene øker imidlertid også risikoen for målforskyvninger. Risikoforholdene er kartlagt og følges opp. Det er også utarbeidet en gevinstrealiseringsplan for jernbanereformen, jf. omtale i kapittel 7.4.2.

Av hensynet til prosjektgjennomføringen, avviklingen av trafikken på Østlandet og behovet for å bruke noe mer tid til planlegging, har det vist seg nødvendig å justere planlagt fremdrift for dobbeltspor i InterCity-området noe. Revidert fremdrift innebærer at det planlegges for dobbeltspor til Hamar (Åkersvika) og til Tønsberg, der planleggingen legger til rette for at strekningene ved en ev. igangsetting kan ferdigstilles til hhv. 2026 og 2025. For dobbeltspor til Seut ved Fredrikstad er det behov for noe mer planarbeid før tidspunkt for

ferdigstilling kan fastsettes. Bevilgning til planlegging og utbygging av store prosjekter vurderes i de årlige budsjettfremleggene for Stortinget, og oppstart vil avhenge av de årlige budsjettprioriteringene.

For å øke kapasiteten og forbedre driftsstabiliteten gjennomføres tiltak for bedre *fremkommelighet* for persontransport på jernbane. Punktligheten har siden 2012 hovedsakelig vært bedre enn målene på 90 pst. for alle persontog og 95 pst. isolert for Gardermobanen, jf. figur 5.10. I rush-tidstrafikken og for godstrafikken er derimot punktligheten lavere enn målet.

Den økte satsingen på vedlikehold har gitt resultater. Statistikken viser en sammenhengende forbedring av punktligheten siden 2011. Likevel var det i 2017 to svake måneder, august og september, som viser at det fortsatt er utfordringer. Også i begynnelsen av 2018 var punktligheten betydelig under målet. En viktig årsak til dette var vanskelige værforhold vinteren 2017/2018 og personalmangel hos NSB i Østlandsområdet første halvår 2018. Feil som påvirket trafikkavviklingen ved oppstart etter vedlikeholdsperioden på Østlandet sommeren 2018 påvirket også punktligheten i august.

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 jernbanen. For å opprettholde og forbedre fremkommeligheten på lang sikt må infrastrukturen dimensjoneres for konsekvensene av klimautviklingen. Dette gjelder både utbedring av eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring, samt utforming og bygging av ny infrastruktur.

Det er 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. Til tross for vekst i godstransporten med jernbane, preges den intermodale transporten av lav lønnsomhet. Godstiltak i alle transportkorridorer på jernbanenettet er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029, der hovedtiltakene er:

- en pålitelig og punktlig jernbane
- tilgjengelige og effektive terminaler
- kapasitet og effektivitet i fremføringen
- et utvidet og sammenkoblet nettverk.

Ved å satse på kombitransport, industrigods, skognæringen og internasjonale godsstrømmer legger godsstrategien presentert i Nasjonal transportplan 2018–2029 opp til en bredere satsing enn tidligere. Godstransporten er særlig følsom for større driftsavbrudd i togtrafikken etter flom og ras siden det er få omkjøringsmuligheter.

*Transportsikkerhet* er et overordnet mål for samferdselspolitikken, med en nullvisjon for hardt skadde og drepte. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporvei og forstadsbane, tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Tilsynet skal 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 både sikkerhet, samtrafikkvegne og markedsovervåkning. Tilsynet følger implementeringen av sikringsforskriften tett og er i dialog med jernbanevirksomhetene om store utviklingsprosjekter, som nye tog, nye trikker, Follobanen og nasjonal implementering av signal-systemet ERTMS, for å sikre gode prosesser i søknader om tillatelser.

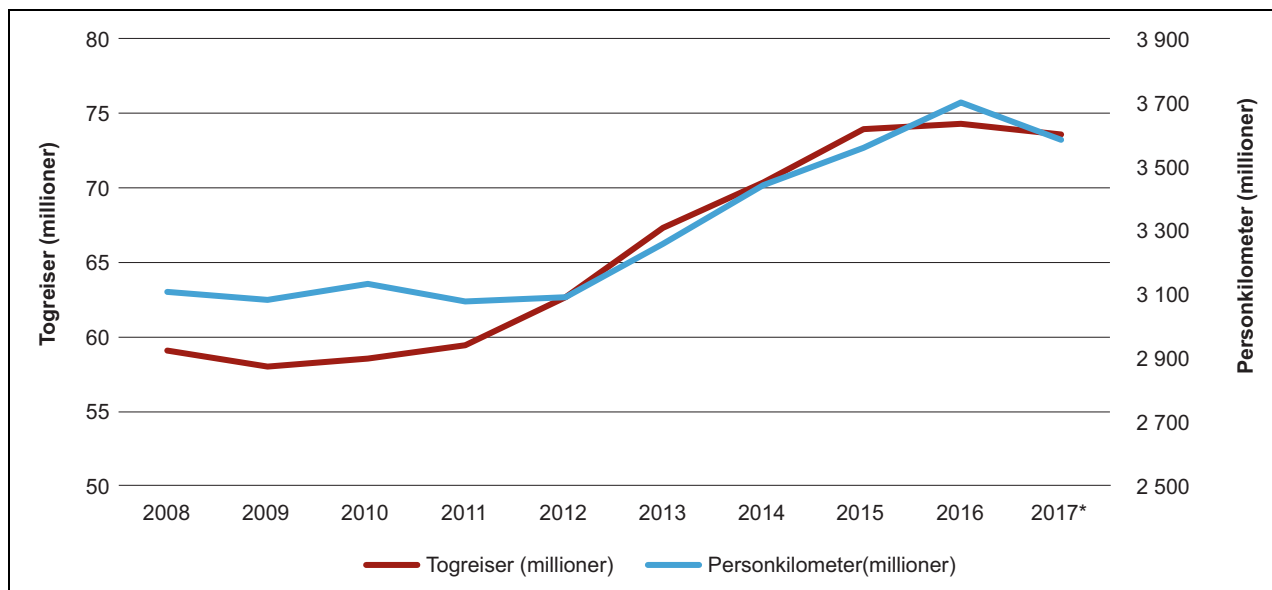
Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Siste tall fra European Railway Agency (ERA) viser at Norge er det nest tryggeste landet å kjøre tog i blant EU/EØS-landene. Det høye sikkerhetsnivået har vært stabilt i mange år, med et gjennomsnitt på 31 ulykker årlig på jernbane, trikk og t-bane i perioden 2012–2017. Sikkerheten for publikum i taubaner og fornøyelsesinnretninger er også på et stabilt høyt nivå.

Jernbanesektoren har lave *klimagassutslipp* sammenlignet med andre transportformer. Det gjennomføres tiltak for å redusere støy fra jernbanetrafikken. For å redusere tapet av naturmangfold er god planlegging og valg av trasé avgjørende. I tillegg kan det være nødvendig med avbøtende tiltak.

Kompetanseutvikling, utdanning, forskning og innovasjon er viktige bidrag for å nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Jernbanedirektoratet vil utvikle en kompetansestrategi i 2018. Direktoratet og Norsk jernbaneskole overvåker kompetansesituasjonen gjennom å innhente informasjon, gjennomføre analyser og utarbeide strategier for å sikre gjennomføringsevnen i sektoren.

#### Trafikkutvikling – persontog

Figur 5.8 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i tiårsperioden 2008–2017, målt i transport-



Figur 5.8 Persontrafikk med tog

<sup>1</sup> Fra og med januar 2017 ble automatisk passasjertelling tatt i bruk til rapportering av antall reiser med jernbane på Østlandet. Dette er en forbedring av metoden for passasjertelling som medfører at passasjertallene fremstår å ligge på et noe lavere nivå i 2017 enn i tidligere år. Disse tallene vil derfor ikke være direkte sammenlignbare med tall offentliggjort for tilsvarende periode i 2016.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

volum (antall reiser) og transportarbeid (antall personkilometer).

I 2017 var det til sammen 73,6 millioner togpassasjerer på det nasjonale jernbanenettet. 73 pst. av reisene ble tatt med lokaltog, som tilsvarer 41 pst. av transportarbeidet. Passasjerer med tog på

mellomdistanse og Flytoget sto for 33 pst. av reisene og dermed 40 pst. av transportarbeidet. Langdistanse og grensekryssende tog hadde til sammen 5 pst. av passasjerene og 31 pst. av transportarbeidet.

Tabell 5.23 Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2017

| Togtype                               | Transportvolum |              | Transportarbeid    |              | Km per reise |
|---------------------------------------|----------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|
|                                       | 1000 reiser    | Andel i pst. | Millioner personkm | Andel i pst. |              |
| Lokaltog Oslo                         | 38 549         | 52,4         | 862                | 24,0         | 22           |
| Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim | 6 704          | 9,1          | 204                | 5,7          | 30           |
| Flytoget                              | 6 617          | 9,0          | 345                | 9,6          | 52           |
| Mellomdistanse <sup>1</sup>           | 17 697         | 24,1         | 1 073              | 29,9         | 61           |
| Langdistanse og nattog <sup>2</sup>   | 3 401          | 4,6          | 1 045              | 29,2         | 307          |
| Grensekryssende tog                   | 593,1          | 0,8          | 56                 | 1,6          | 94           |
| Sum alle togtyper                     | 73 561         | 100,0        | 3 584              | 100,0        | 49           |

<sup>1</sup> Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog

<sup>2</sup> Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

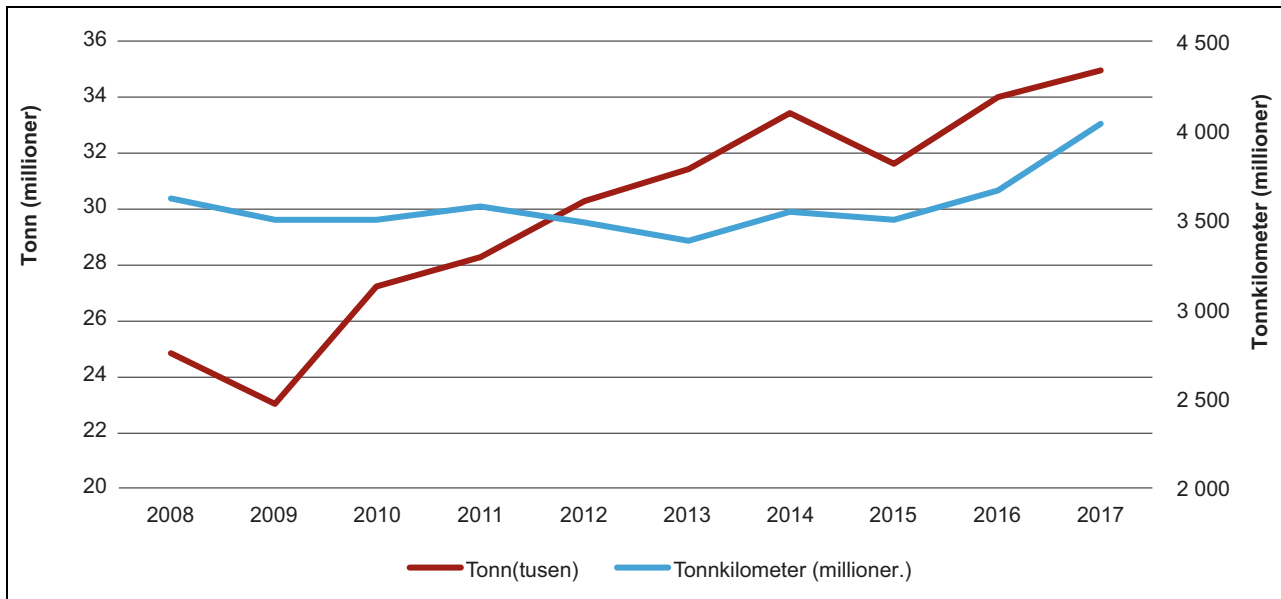
Kilde: Statistisk sentralbyrå

### Trafikkutvikling – godstog

Figur 5.9 viser utviklingen i godstransport med jernbane i tiårsperioden 2008–2017, målt i trans-

portmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I perioden har det vært en vekst i transportmengde på 41,1 pst. og i transportarbeid på 11,6 pst. Det har også vært en økning i både





Figur 5.9 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

transportmengde og transportarbeid fra 2016 til 2017 på henholdsvis 2,9 pst. og 10,1 pst.

Intermodal transport i Norge, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler (bil, tog, båt), utgjorde omtrent 5 millioner tonn i 2017. Dette tilsvarer en økning på 6 pst. sammenlignet med 2016. Dette er i hovedsak frakt over lange avstander, og denne kategorien utgjorde 59 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2017. 87 pst. av det intermodale transportarbeidet var i 2017 nasjonal transport.

Den gjennomsnittlige lengden for de intermodale, nasjonale transportene ble redusert fra 532 km i 2016 til 519 km i 2017. Det kan tyde på at jernbanen har styrket sin markedsposisjon på kortere distanser.

#### Resultatrapport 2017

I samsvar med hovedmålene i Nasjonal transportplan 2014–2023 rapporteres det på målene fremkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming. 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. Tabell 5.24 oppsummerer måloppnåelse i 2017. Mål 2023 er med som referanse for siste år i Nasjonal transportplan 2014–2023. Omtalene av de enkelte områdene er supplert med resultater for NSB AS der disse er relevante.

Tabell 5.24 Mål og resultater 2017

| Parameter   | Mål 2017 | Res 2017 | Mål 2018 | Mål 2023 <sup>1</sup> |
|---|----------|----------|----------|-----------------------|
| <i>Sikkerhet</i>  |          |          |          |                       |
| Maksimalt antall drepte siste 5 år                                  | 20       | 15       | 19       | 15                    |
| Maksimalt antall personskader, hardt skadd, siste 5 år              | 16       | 10       | 15       | 12                    |
| Maksimalt antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», siste 5 år | 102      | 118      | 98       | 76                    |
| <i>Driftsstabilitet</i>   |          |          |          |                       |
| Punktligheit alle persontog   | 90,0     | 91,0     | 90,0     | 90,0                  |
| Punktligheit Gardermobanen (Flytoget)                               | 95,0     | 95,6     | 95,0     | 95,0                  |
| Oppetid i pst.  | 99,3     | 99,1     | 99,3     | 99,3                  |
| Regularitet i pst.  | 99,2     | 97,2     | 99,2     | 99,3                  |
| <i>Kundetilfredshet</i>   |          |          |          |                       |
| Bane NORs resultat i NSBs kundeundersøkelse                         | 75       | 73       | 75       | 75                    |
| Brukerundersøkelse blant togselskapene                              | 65       | 56       | 65       | 70                    |

<sup>1</sup> Mål 2023 er endret fra og med 2019, jf. nærmere omtale under Nærmere om budsjettforslaget, Mål og prioriteringer

### Sikkerhet

Det er trygt å kjøre tog i Norge. Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de beste i Europa, og ulykkesrisikoen er på et lavt nivå, selv om trafikken øker. 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 klimapåvirkning, er en viktig del av dette. Dette er ett av fire tiltaksområder i programområdet Sikkerhet og miljø, som gjelder sikkerhetsrelaterte investeringer i eksisterende infrastruktur

Seks personer omkom i 2017 i forbindelse med togfremføring og skifting. Medregnet tre dødsfall som er under etterforskning er 15 personer omkommet de siste fem årene. Det er lavere enn måltallet på maksimalt 20. Ingen personer ble hardt skadd i forbindelse med togfremføringen. Det har vært ti personskader blant reisende i perioden 2013–2017.

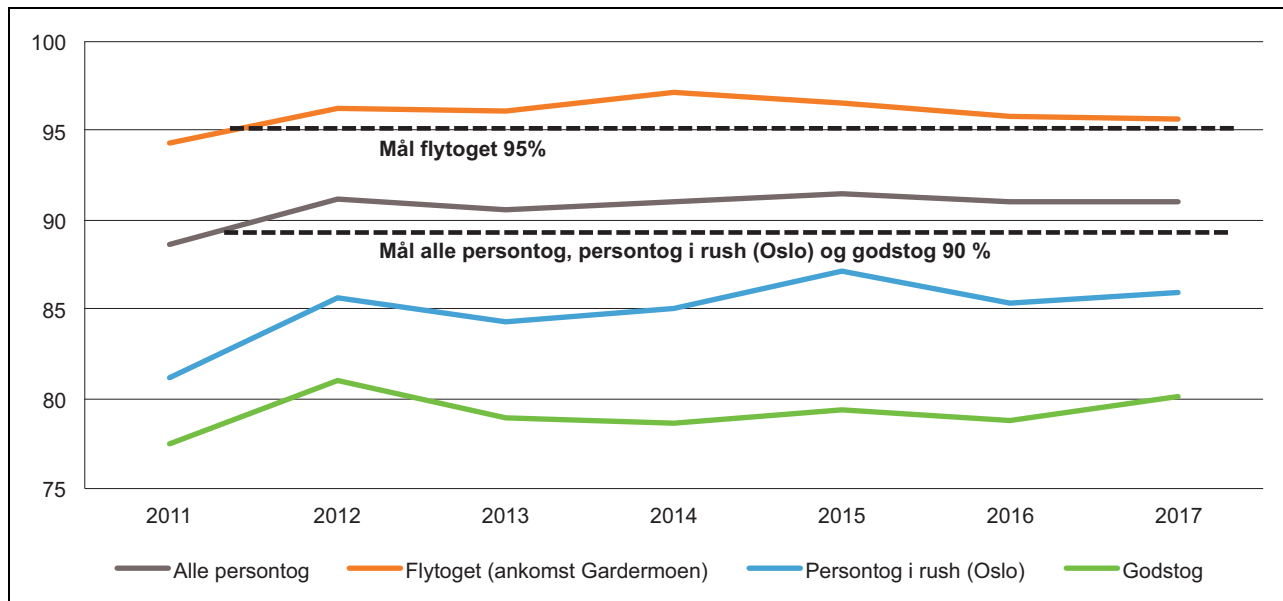
I 2017 ble det registrert 23 uhell og ulykker som er definert som jernbaneulykker på grunn av omfang (tidsforsinkelser, skadepåkostnader og/eller personskader). Måltallet for femårsperioden 2013–2017 er maksimalt 102 jernbaneulykker. I denne perioden er det til sammen registrert 118

jernbaneulykker. Dette er to færre enn i perioden 2012–2016, men noe høyere enn målet.

Det var ingen dødsfall og svært få alvorlige skadde i taubaner og fornøyelsesinnretninger i 2017. Basert på nytt regelverk har Statens jernbanetilsyn gjennomført en større omlegging av metoder og prosesser for å behandle søknader om driftstillatelser, gjennomføre tilsyn og vurdere risiko og sikkerhet. Tilbakemeldingene fra aktørene tilsier at endringene vil bidra til økt sikkerhet for publikum.

Statens jernbanetilsyn førte tilsyn og kontroll med over 30 jernbanevirksomheter i 2017. Aktørene som opererer i Norge har i store trekk sikkerhetsstyring i samsvar med regelverket, samt infrastruktur og kjøretøy som tilfredsstillende krav til sikkerhet og samtrafikkvegne. Det er noen utfordringer som følger av kompleksiteten i samspillet mellom de ulike aktørene på området, bl.a. innenfor leverandørstyring, beredskap og underlag for intern føreropplæring. Innsats her de siste årene har gitt gode resultater, men videre oppfølging er nødvendig.

Videre gjennomførte Statens jernbanetilsyn i 2017 flere tilsyn i jernbanevirksomhetene knyttet til beredskap. Tilsynet fant at Bane NORs dimensjoneringsunderlag for beredskapen ikke er tilstrekkelig. Beredskapsanalysene må videreutvikles, bl.a. med mer dekkende funksjonskrav og ytelsesmål. Bane NOR har for de prioriterte tilsynsystemene igangsatt prosesser og identifisert



Figur 5.10 Utvikling i punktlighet for person- og godstog

Kilde: Jernbaneverket (2011–2016), Bane NOR SF (2017)

tiltak. For de øvrige jernbaneforetakene det er ført tilsyn med, er det ikke avdekket alvorlige mangler.

#### Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Bane NOR SF har et overordnet ansvar for at den samlede trafikkavviklingen skal kunne gjennomføres som planlagt uten store driftsforstyrrelser. Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. En betydelig innsats med fornying av infrastrukturen, særlig i Osloområdet, har siden høsten 2011 ført til en positiv utvikling i driftsstabiliteten, jf. figur 5.10.

*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, utenom 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 91,0 pst. i 2017. Målet for alle persontog sett under ett ble dermed oppnådd for sjetten år på rad. Med Flytogets punktlighet på 95,6 pst. ble også målet om 95,0 pst. punktlighet på Gardermobanen oppfylt.

For persontog i rushtidstrafikken i Osloområdet var imidlertid punktligheten en god del sva-

kere enn målet i 2017, med et resultat på 86,0 pst. Samtidig er resultatet en forbedring fra 2016, da punktligheten var 85,3 pst. En annen positiv utvikling i 2017 var at antallet forsinkelsestimer som følge av feil ved kontaktledningsanlegg gikk ned fra 2016.

Punktligheten for rushtrafikken i de andre store byene (Bergen, Stavanger og Trondheim) var også for svak, med et resultat på 85,7 pst. i 2017. Dette er også en nedgang fra 2016, da punktligheten i disse byene var 89,6 pst. i rushtrafikken, like under målet.

De svake punktlighetsresultatene for rushtrafikken i 2017 skyldes i hovedsak problemer med infrastrukturen og redusert fremkommelighet som følge av utfordrende værforhold, særlig i vintermånedene da flere strekninger på Sørlandsbanen og på Østlandet var stengt i perioder på grunn av store snømengder.

Punktligheten for godstog er fortsatt langt under målet på 90,0 pst. Resultatet i 2017 på 80,0 pst. er imidlertid en fremgang på 1,2 prosentpoeng fra 2016 (78,8 pst.). Høyere avgangspunktlighet på Alnabru bidro til den positive utviklingen, noe som igjen kan knyttes til en mer helhetlig planlegging for bruk av terminalen og tettere oppfølging av aktørene.

*Regularitet* er andelen tog som kjøres i henhold til ruteplan. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 var minst 99,2 pst. Resultatet i 2017 ble 97,2 pst. Sammenlignet med 2016 er regulariteten bedret med 2 prosentpoeng. For å nå målet på 99,2 pst., kan ikke mer enn 8 av 1 000

tog bli innstilt. Det innebærer at antall innstillinger må reduseres med ca. to tredeler. Bl.a. må feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene, reduseres.

I 2017 var det flere ulike hendelser som førte til et høyt antall innstillinger. I tillegg var det 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 NSB, siden konsekvensene anses mindre for de reisende enn ved å få 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. 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 2017 var 99,1 pst. og dermed under målet på 99,3 pst. Det er ulike årsaker til dette. Feil førte til problemer i signalanlegg, sporveksleranlegg og kontaktledningsanlegget. Sammenlignet med tidligere år er utviklingen i oppetiden positiv. I 2017 ble det registrert 7 798 forsinkelsestimer som følge av forhold Bane NOR har ansvar for, som er en nedgang på 751 forsinkelsestimer (nær 9 pst.) fra 2016. Forbedringen skyldes at det ikke har vært større hendelser med omfattende driftsforstyrrelser. Innføringen av smart vedlikehold med overvåkning av drivmaskiner og andre komponenter har også bidratt positivt. Målet revideres, jf. omtale i Prop. 1 S (2017–2018).

#### *Kundetilfredshet*

##### *Passasjerer*

Samferdselsdepartementet har overfor NSB AS og Bane NOR satt krav til togpassasjerenes tilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet. Kundetilfredsheten påvirkes sterkt av driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere aktiviteter rettet mot å bedre punktligheten, regulariteten og oppetiden.

Togpassasjerenes tilfredshet med Bane NORs ansvarsområder måles i NSBs halvårslige undersøkelser. I kundetilfredshetsundersøkelsen gjennomført høsten 2017 oppnådde Bane NOR en kundetilfredshet på 73 av 100 poeng, som var to poeng under målet på 75.

De reisende er meget fornøyd med stasjonsområdene og informasjon i en normalsituasjon,

mens det er utfordringer knyttet til informasjon ved trafikkavvik. I undersøkelsen er noen av spørsmålene om informasjon ved avvik endret. Resultatene i 2017 er dermed ikke direkte sammenlignbare med tidligere målinger. Det viktigste tiltaket for å bedre informasjonen, er at det automatiske systemet for kunde- og trafikkinformasjon (KARI) ferdigstilles av Bane NOR som planlagt i 2018. Aktørene jobber kontinuerlig med å forbedre kundetilfredsheten, der et prioritert område er å bedre informasjon ved driftsavvik. Jernbanedirektoratet følger opp og koordinerer aktørene i sektoren slik at informasjonshåndteringen skal bli bedre.

NSB oppnådde 75 av 100 poeng i kundetilfredshetsundersøkelsen fra høsten 2017. Dette er det beste resultatet som er registrert for togselskapet, og godt over minstekravet på 65 poeng i trafikkavtalen mellom NSB og Samferdselsdepartementet. Et bedre opplevd rutetilbud, materiell, personale og informasjon om bord er blant forholdene som bidrar til den bedrede kundetilfredsheten.

NSB Gjøvikbanen AS, som inngår i NSBs undersøkelser, oppnådde i den samme undersøkelsen 73 av 100 poeng. Dette er en liten nedgang fra 2016. Det var ikke satt noen mål for kundetilfredshet i avtalen med NSB Gjøvikbanen som gjaldt for 2017.

Flytoget AS gjennomfører egne målinger av kundetilfredsheten fire ganger i året, med en annen beregningsmetode enn den som benyttes i NSBs halvårslige undersøkelser. Flytoget oppnådde i 2017 et resultat på 97 poeng. Selskapet har hatt en stabilt høy kundetilfredshet over flere år.

Daværende Jernbaneverket gjennomførte høsten 2015 en kartlegging av kundenes informasjonsbehov, med hovedvekt på det som skjer på stasjonene. Med bakgrunn i dette iverksatte Jernbaneverket flere tiltak, bl.a. innføring av tjenesten «Togkart» i 2016. Denne tjenesten er nå lagt inn i NÅ-appen til Bane NOR, en informasjons-app som ble lansert tidlig i 2018.

##### *Togselskapene*

Togselskapenes tilfredshet med Bane NOR måles i foretakets årlige brukerundersøkelse. I 2017 oppnådde Bane NOR 56 av 100 poeng, som er under målet på 65 poeng. Togselskapene er mest fornøyd med Bane NORs kundeoppfølging, fagkompetanse samt drift og vedlikehold av publikumsarealene. De største forbedringsområdene er involvering av togselskapene i utviklingsarbeid (bl.a. på verkstedene) samt kapasitet og informa-

sjon på godsterminalene. Bane NOR har utarbeidet en handlingsplan for å bedre kundetilfredsheten.

### *Miljø og klima*

Jernbanen har lite arealbehov og klimagassutslipp per transportert enhet sammenlignet med andre motoriserte transportformer. Jernbanens viktigste bidrag for bedret 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.

Bane NOR jobber med å redusere utslippene fra bygging og drift av jernbanen. Store prosjekter har klimabudsjett for utbygging, bl.a. Follobanen, Fellesprosjektet Ringeriksbanen og andre strekninger i InterCity-utbyggingen. Follobanen er pilot i arbeidet med klimagassbudsjett og -regnskap, og prosjektet arbeider med å samle inn nødvendig informasjon for å lage klimaregnskap. Bane NOR vil fremover stille krav til både klimabudsjett og -regnskap i prosjekter.

Bane NOR har slutført arbeidet med Jernbaneverkets handlingsplan for energieffektivisering for 2014–2017. Lokale initiativer er i tillegg gjennomført. På Trønderbanen er det testet plater og duker over sporvekselvarmeanlegg. Dette tiltaket har meget god effekt, både for å redusere energiforbruket og antall feil på anlegg. Ved Oslo S ble det i 2017 installert et 300 m<sup>2</sup> stort solcelleanlegg på taket av en trafostasjon. Dette anlegget har potensiale til å dekke hele trafoens energibehov også i de mest energikrevende månedene.

Som omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), ble det i 2016 gjennomført støytiltak i alle aktuelle boliger utsatt for innendørs støy over 42 dB. Bane NOR bryter dermed ikke forurensningsforskriftens krav om at støynivået ikke skal overskride 42 dB. Bane NOR gjennomførte i 2017 en støykartlegging, noe som skal gjennomføres hvert femte år. Videre har Bane NOR arbeidet med å forbedre trafikkdata, som er noen av dataene som benyttes i beregningene av utendørs støy. Arbeidet ble ferdig i begynnelsen av 2018. I større byområder er kommunen ansvarlig for å sammenstille resultatene fra kartleggingen og lage handlingsplaner med formål å redusere støyplager. Bane NOR har levert innspill til Trondheim, Stavanger og Fredrikstad/Sarpsborg. Foretaket skal også hvert femte år kartlegge innendørs støynivå for boliger nær jernbanen.

Kommunale krav til støy følges opp i alle bygg- og eiendomsutviklingsprosjekter. Det er bereg-

net forventet støy fra Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Rapporten viser at antall støyutsatte boliger reduseres med ca. 285 som følge av prosjektet, som utgjør nærmere 25 pst. av det totale antallet støyutsatte boliger i 2017.

Dyrepåkjørsler er både et dyrevelferdsproblem og et problem for reindrift, landbruksnæringen og togtrafikken. I 2017 ble det registrert 2 149 påkjørte dyr. Det er omtrent på nivå med gjennomsnittet for de siste ti årene. Antall påkjørsler av elg er redusert siden 2011. Til tross for en rekke tiltak er ikke antallet påkjørsler av sau og tamrein redusert vesentlig de siste årene. Bestanden av hjort og rådyr har økt, noe som har ført til en økning i antall påkjørsler de siste ti år.

Bane NOR reviderte i 2017 handlingsplan mot dyrepåkjørsler. Planen er oppdatert ut fra erfaringer med gjennomførte tiltak, ny kunnskap og forventede utfordringer i årene som kommer. Bane NOR planlegger viltgjerder på strekninger i områder hvor jernbanen krysser beiteområder eller på strekninger der det er stor hyppighet av reinpåkjørsler. Det er i tillegg gjennomført to FoU-prosjekter for å lære mer om faktorer som styrer dyrepåkjørsler, aktuelle tiltak og hvordan tiltak må utformes for å redusere antall dyrepåkjørsler.

For å finne egnede tiltak mot dyrepåkjørsler har Bane NOR etablert en teknisk gruppe som skal samle oversikt over nye teknologiske løsninger som skal hindre dyr i å komme nær jernbanen, samtidig som de ikke utgjør en barriere for dyrs bevegelser. Den tekniske gruppen vil evaluere oppnådde resultater og metoder.

Ingen infrastrukturprosjekter på jernbane som ble utredet, planlagt eller ferdigstilt i 2017 hadde meget stor negativ konsekvens for naturmiljøet. De største konfliktene mellom naturmangfold og jernbanen gjelder bruk av sprøytemidler. Dagens praksis for sprøyting innebærer at mange av de opprinnelige konfliktene er løst.

Noen steder langs eksisterende jernbane blir det utført tiltak for å forbedre miljø- og vannkvaliteten. Eksempelvis ble det i 2017 gjort tiltak i Værebekken på Ranheim langs Nordlandsbanen for å opprettholde vanngjennomstrømning ved både høy og lav vannstand.

Bane NOR bidrar i arbeidet med å bekjempe fremmede skadelige arter. I 2017 ble det utført slikt arbeid på banestrekninger over hele landet. Kjente forekomster sjekkes og behandles hvert år. I flere utbyggingsprosjekter har forekomster av fremmede, skadelige arter blitt kartlagt og håndtert for å hindre spredning ved videre gravearbeider.

I 2017 kom det frem at Bane NOR sommeren året før, i forbindelse med nødvendig rassikringsarbeid ved spor, hadde hogget rundt 12 dekar skog som viste seg å være kalklindeskog. Kalklindeskog vokser bare noen få steder på Østlandet, og det skal derfor tas særskilte hensyn for å ikke redusere utbredelsen av naturtypen. De som var ansvarlige for hoggingen var ikke kjent med at dette var en utvalgt naturtype. Bane NOR fikk pålegg fra Miljødirektoratet om å betale 200 000 kr i miljøerstatning for å ha brutt aktsomhetsplikten i naturmangfoldloven. Foretaket har i etterkant fulgt opp internt med tiltak på lokalt nivå, og det jobbes i 2018 videre med tiltak for å gjøre slik informasjon enklere tilgjengelig.

Det ble avdekket ett uautorisert inngrep i et kulturminne i 2017, der en lasterampe på Langstein stasjon ble skadet. Skaden lar seg imidlertid reparere.

Bane NOR utbedret i 2017 de såkalte rallarveiene langs Bergensbanen og Ofotbanen. Videre utarbeidet Bane NOR planer for å rehabilitere og tilbakeføre stasjonsområder på Berkåk, Sel, Brennhaug og Dovre. Det er utarbeidet en felles skjøtselsplan for grøntanlegg på stasjoner som er fredet langs Kongsvingerbanen. Denne skal danne mal for tilsvarende planer langs andre banestrekninger. Bane NOR etterlever UNESCO-konvensjonen om vern av den immaterielle kulturarven ved å yte økonomisk og praktisk støtte til museumsjernbaner omfattet av Bane NORs Landsverneplan. Museumsjernbaner gjør at tradisjonelle jernbanefag som damplokomotivfører og -fyrbøter videreføres.

I 2017 ble det omdisponert om lag 6,5 dekar dyrket jord til jernbaneformål. I forbindelse med byggingen av Ringeriksbanen er de negative konsekvensene for dyrket jord vurdert som store, og prosjektet har utarbeidet en plan for kompensasjon av dyrket jord.

#### *Universell utforming*

Det er definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «Universell utforming» og «Tilgjengelig». «Universell utforming» oppfyller kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på 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 å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Ved tiltak på eksisterende stasjoner er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, tilgrensende bygninger, anlegg, topografi mv.

Det er 336 stasjoner på jernbanenettet. I løpet av 2017 oppfylte 28 stasjoner kravene til universell utforming, mens 94 stasjoner vurderes som tilgjengelige. Alle stasjonene på jernbanenettet oppfyller kravene til et universelt utformet informasjonssystem. Assistansetjeneste tilbys i dag på ti stasjoner: Oslo S, Oslo lufthavn Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Drammen, Asker, Lillestrøm, Ski og Sandvika.

Arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjoner ble ansett som ferdigstilt i 2017. I alt 316 stasjoner er fri for mindre hindringer. De resterende 20 blir vurdert i løpet av 2018, men på grunn av klimatiske forhold og at noen stasjoner har vernet status er det usikkert hva som kan gjøres med disse.

#### *Mål og prioriteringer 2019*

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 den nye målstrukturen.

Driftsstabilitet måles ved indikatorene punktligghet, regularitet og oppetid. Resultatene for regularitet og oppetid har de senere årene ligget under målet. Regulariteten var i perioden 2012–2017 i snitt 97,3 pst., 1,9 prosentpoeng under målet. Beste resultat oppnådd i perioden var 97,9 pst. i 2013. Oppetiden var i perioden 2012–2017 i snitt 98,9 pst., 0,4 prosentpoeng under målet. Beste resultat oppnådd i perioden var 99,1 pst., i 2016 og 2017. Driftsstabiliteten i perioden må sees i sammenheng med den store økningen i antall togbevegelser i senere år. Flere tog på nettet gir økt sårbarhet og større konsekvenser ved feil og innstillinger.

Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gått gjennom målstruktu-

ren og sanksjonsmekanismene som ligger til grunn for styringen i jernbanesektoren, med særlig fokus 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. Samferdselsdepartemen-

tet vil gå gjennom de forslagene Jernbanedirektoratet har kommet med, og vil komme tilbake med en endelig vurdering av veien videre.

Tabell 5.25 viser målstrukturen for Jernbanedirektoratet for årene 2018, 2019 og 2023, basert på Nasjonal transportplan 2018–2029.

Tabell 5.25 Jernbanedirektoratet – mål 2019–2023

| Parameter  | Mål 2018 | Mål 2019 | Mål 2023 |
|--|----------|----------|----------|
| <i>Sikkerhet</i>   |          |          |          |
| Maksimalt antall drepte siste 5 år                       | 19       | 18       | 15       |
| Maksimalt antall personskader (hardt skadd) siste 5 år   | 15       | 15       | 12       |
| Maksimalt antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker» | 98       | 92       | 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.                         | 95,0     | 96,0     | 96,1     |
| <i>Kundetilfredshet</i>                                  |          |          |          |
| Resultat i NSBs kundeundersøkelse i poeng                | 75       | 75       | 75       |
| Brukerundersøkelse blant togselskapene i poeng           | 65       | 66       | 70       |

Bevilgningen til drift og vedlikehold over post 71 skal bidra til å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen. Resultatene for 2017 og første del av 2018 ligger under målene. Satsingen på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse videreføres derfor i 2019, slik at oppetid og regularitet som et minimum kan opprettholdes på nivå med resultatene i 2016, men med mål om høyere måloppnåelse, jf. tabell 5.25.

Målet med bevilgningen til planlegging over post 72 er å gjennomføre planlegging av de investeringene (prosjektene og områdene) som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Målet med bevilgningen til investeringer over post 73 er å gjennomføre utbyggingen av jernbanenettet innen kostnadsrammene, for å bygge opp om hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I budsjettforslaget for 2019 er det prioritert økt aktivitet i ERTMS-prosjektet, innfasing av nye tog på Østlandet og Vossebanen, økte midler til planlegging av nye investeringer i jernbaneinfrastrukturen og videreføring av pågående jernbanepro-

sjekter. Videre er det prioritert oppstart av IC-prosjektene Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen. Etter ekstern kvalitetssikring vil Samferdselsdepartementet for disse to prosjektene komme tilbake til Stortinget med vurdering av prosjektene og ev. forslag til kostnadsramme.

### Nærmere om budsjettforslaget

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

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* tok regjeringen sikte på at det skal være en gradvis innfasing av ressursene til transportinfrastruktur i planen. Det er lagt til grunn at ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Tabell 5.26 viser status for oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023 for postene på Jernbanedirektoratets budsjett som inngår i Nasjonal transportplan. Gjennomsnittlig økonomisk ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

Tabell 5.26 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode – Jernbaneformål

|  |  | Mill. 2019-kr                |                    |                 |
|--|--|------------------------------|--------------------|-----------------|
| Kap./<br>Post                                    |  | Gj.snitt per år<br>2018–2023 | Bevilgning<br>2018 | Forslag<br>2019 |
| 1352   | Jernbanedirektoratet   |                              |                    |                 |
| 01   | Driftsutgifter   | 385,9                        | 468,1              | 468,5           |
| 21   | Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger             | 210,6                        | 209,2              | 208,2           |
| 71   | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold         | 9 349,4                      | 8 464,0            | 8 873,5         |
| 72   | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer | 1 355,8                      | 2 199,8            | 2 153,0         |
| 73   | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer                | 13 846,0                     | 9 150,5            | 9 988,7         |
| Sum NTP-formål på kap. 1352 Jernbanedirektoratet |  | 25 147,7                     | 20 491,6           | 21 691,9        |

Det foreslås samlet nær 21,7 mrd. kr til NTP-formål på jernbane i 2019. Med bevilgningen på 20,5 mrd. kr i 2018 innebærer dette at oppfølgingsgraden av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan for første seksårsperiode (2018–2023) er 28 pst. etter to år. Med gradvis opptrapping vil

budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (33,3 pst. av planrammen) det andre året. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

### Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

| Post          | Betegnelse   | Regnskap<br>2017 <sup>1</sup> | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|---------------|--|-------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01            | Driftsutgifter   | 408 929                       | 457 458                     | 468 500         |
| 21            | Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>                         | 48 141                        | 203 301                     | 208 200         |
| 70            | Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>  | 3 189 871                     | 3 484 100                   | 3 745 100       |
| 71            | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i> | 6 863 000                     | 8 225 456                   | 8 873 500       |
| 72            | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>  | 1 869 900                     | 2 137 800                   | 2 153 000       |
| 73            | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>        | 2 978 908                     | 8 892 639                   | 9 988 700       |
| 75            | Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>   | 114 400                       |                             |                 |
| Sum kap. 1352 |  | 15 473 149                    | 23 400 754                  | 25 437 000      |

<sup>1</sup> I 2017 ble 6 416 mill. kr omdisponert fra Jernbanedirektoratets bevilgning til kapitalinnskudd i Bane NOR, og bevilgningsnivået i 2017 er derfor ikke sammenlignbart, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017). Dette ble ført tilbake til kap. 1352, post 73 fra og med budsjettet for 2018.



Det foreslås bevilget 25,4 mrd. kr til kap. 1352 Jernbanedirektoratet i 2019. Budsjettforslaget er om lag 2 mrd. kr, eller 8,7 pst. høyere enn saldert budsjett 2018.

Økningen i 2019 fra saldert budsjett 2018 omfatter:

- innfasing av 11 nye togsett på Vossebanen og på Østlandsområdet i 2019
- økt aktivitet for å sikre videreføring av ERTMS-prosjektet
- planlegging og oppstart av nye investeringsprosjekter, særlig InterCity
- midler til oppstart av IC-prosjektene Nykirke-Barkåker og Drammen-Kobbervikdalen
- gjennomføring av viktige programområdetiltak.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 468,5 mill. kr til Jernbanedirektoratets driftsutgifter, herunder lokomotivførerutdanningen og Norsk Jernbanemuseum. Direktoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives effektivt, sikkert og miljøvennlig, til beste for samfunnet, passasjerene og vareeiere. Direktoratets drift omfatter utgifter til:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog, herunder konkurranseutsetting
- forvaltning av kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR, dvs. drift og vedlikehold, planlegging og utbygging
- forvaltning av statlige støtteordninger for ERTMS-ombordutstyr i tog til eiere av togmateriell og støtteordning for sidespor mv.

Jernbanedirektoratet ble opprettet 1. januar 2017, og skal etter planen være i normal drift fra og med 2019. Etaten vil da utgjøre anslagsvis 246 årsverk, hvorav ca. 20 årsverk på lokførerutdanningen og 23 årsverk på Norsk jernbanemuseum.

#### *Offentlig fagskole for lokomotivførerutdanningen*

Det settes av 91,4 mill. kr til drift av Offentlig fagskole for lokomotivførerutdanningen.

Fra og med 1. januar 2019 vil Norsk jernbaneskole deles opp. Lokomotivførerutdanningen videreføres som offentlig fagskole underlagt Jernbanedirektoratet, mens dagens avdelinger for jernbanefag og trafikk overføres til Bane NOR SF. Den budsjettmessige konsekvensen av denne organisatoriske endringen er ikke endelig avklart, men bevilgningsbehovet på post 01 i 2019 vil bli

reduisert. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om dette.

#### *Norsk jernbanemuseum*

Det foreslås 29 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. Jernbanemuseets inntekter føres på kap. 4352 Jernbanedirektoratet.

### Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Det foreslås bevilget 208,2 mill. kr. Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til innledende planlegging og utredning av nye jernbaneprojekter i tidlig fase, dvs. frem til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), som gjennomføres før beslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Posten omfatter også:

- oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 med tilhørende utredningsoppgaver samt utarbeidelse av underlag for neste transportplan
- bidrag til det tverretatlige arbeidet, herunder reisevaneundersøkelse og videreutvikling av transportmodeller og samfunnsøkonomiske analyser
- eventuell ekstern bistand til å besvare utredninger bestilt av Samferdselsdepartementet
- utgifter til forskning og utvikling (FoU), som særlig rettes mot transportsystemer, samt klima og miljøtilpasning
- kjøp av tjenester fra Bane NOR SF for å utarbeide hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid.

De største utredningsoppgavene i 2019 er knyttet til oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–

2029 og grunnlag for rulleringen av planen, herunder utredning av Nord-Norgebanen og KVU Kongsvingerbanen. De viktigste planoppgavene (kommunedelplaner m.m.) omfatter mindre investeringer for å kunne ta imot nye persontog, i hovedsak plattformforlengelser og hensetting, samt konkrete godstiltak i tråd med godsstrategien i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette gjelder bl.a. planlegging av kryssingsspor på Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen, Gjøvikbanen og Bergensbanen, tiltak for tømmertransport på jernbanen på tømmerterminaler og andre kapasitetsøkende tiltak.

Utgifter til reguleringsplaner og detaljplaner for vedtatte prosjekter, inkludert planarbeid for InterCity-prosjekter og Ringeriksbanen, budsjetteres på post 72.

### Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 3 745,1 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog i 2019.

Dette er en økning på 261 mill. kr, eller 7,5 pst. fra saldert budsjett 2018. Budsjettforslaget er økt med 160 mill. kr til å fase inn 11 nye tog på Vossebanen og i Østlandsområdet, samt oppgraderte regiontog, som er bestilt i samsvar med tidligere restverdisikring.

Bevilgningen skal dekke vederlag for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS. Videre dekker om lag 6 mill. kr av bevilgningen grensekryssende trafikk på strekningen Narvik–Kiruna–Stockholm og om lag 4 mill. kr på strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm. Avtalene inkluderer ikke NSB AS sine dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, trafikken på Flåmsbana og egne turisttog på Raumabanen.

Det er knyttet noe usikkerhet til størrelsen på vederlaget i avtalene med NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS. Dette skyldes ulike prisreguleringer og bonusordninger. Videre er det ikke endelig avtalt vederlag for drift av strekningene i Trafikkkpakke 1 Sør og Trafikkkpakke 2 Nord i perioden mellom oppstart for trafikkkpakkene i den opprinnelig tidsplanen og nye oppstartstidspunkt.

#### Trafikkavtaler

Fra og med 2018 dekkes trafikken på Flåmsbana av en egen trafikkavtale mellom Jernbanedirektoratet og NSB AS. Trafikkavtalen løper til ruteterminalskiftet 2027. Avtalen forplikter NSB til å levere minimum fire avganger på strekningen hver uke dag året rundt. Som motytelse får selskapet ene-

rett til å drive trafikk på Flåmsbana i avtaleperioden.

Staten ved Jernbanedirektoratet har inngått nye trafikkavtaler med NSB AS for perioden 2019–2022 og NSB Gjøvikbanen AS for perioden 2019–2024. Disse nye direktetekjøpsavtalene sikrer en videreføring av dagens togtilbud og legger til rette for å gjennomføre konkurranseutsetting av statens kjøp av persontransporttjenester, ved at togtilbudene som konkurranseutsettes tas ut av avtalen med NSB etter hvert som det inngås nye konkurranseutsatte avtaler. NSB gjennomfører i forbindelse med jernbanereformen større omstillingsprosesser som skal gi gevinster for staten som kjøper av persontrafikk med tog.

Jernbanedirektoratet skal inngå flerårige takstsamarbeidsavtaler med lokale myndigheter. Disse vil ligge som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismodeller for jernbanen, med sikte på ytterligere harmonisering av kundekategorier og rabattordninger.

Totalt var det 62,3 millioner passasjerer med tog som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS i 2017. Antall passasjerer økte med 6,6 pst. fra 2016 til 2017. Antall passasjerkilometer økte med 3,1 pst. Streiken høsten 2016 bidro til å trekke ned enkelte nøkkeltall, noe som til dels forklarer den sterke veksten i 2017. NSB gikk i 2017 over til å beregne antall passasjerer i Østlandsområdet på grunnlag av automatisk dørtelling, noe som førte til et lavere nivå av antall rapporterte reiser. I 2016 hadde NSB Gjøvikbanen AS 1,47 millioner passasjerer, som er en økning på 4,4 pst. fra 2016. Selskapets transportarbeid var 71,7 millioner passasjerkilometer, som er en økning på 4 pst. fra 2016.

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, som 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 2017 om lag 6,6 millioner passasjerer og kjørte 345 millioner passasjerkilometer, som er en vekst på 2,6 pst. fra 2016.

#### Kjøpsavtaler om grensekryssende persontogtrafikk

Jernbanedirektoratet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige to trafikkavtaler om det grensekryssende togtilbudet.

Trafikkavtalen med svenske SJ AB om togtilbudet mellom Oslo S og Karlstad–Stockholm C gjelder fra desember 2012 til desember 2020, etter at det ble løst ut opsjon på ytterligere to år i desember 2016.

Trafikkavtalen med SJ Norrlandståg AB om persontransport på Ofotbanen gjelder fra juni 2013 til desember 2020, etter at det ble løst ut opsjon på ytterligere tre år i 2016. 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 en viktig del av jernbanereformen. Jernbanedirektoratet har med utgangspunkt i meldingen utviklet en plan for konkurranseutsettingen.

For å gi berørte aktører nok tid til omstilling, muligheter til å videreutvikle planer basert på erfaringer og å skape interesse for det norske persontogmarkedet, legger Jernbanedirektoratet opp til å gradvis konkurranseutsette utføringen av alle statlig kjøpte persontransporttjenester med tog, fortrinnsvis gjennom å dele togtilbudet inn i seks-sju pakker. Normal avtaleperiode vil være åtte-til år, men avtalelengden tilpasses innholdet i den enkelte trafikkpakke. Geografisk marked og rute-tilbud, trafikkpakkens størrelse, kjøretøyer, service og vedlikeholdsanlegg, infrastruktur, valg av kontraktsform og tidsplan har vært viktige vurderingsmomenter for å planlegge trafikkpakkene.

Jernbanedirektoratet har etablert en felles prekvalifiseringsprosess, som gjelder i fem år fra den enkelte operatør er prekvalifisert. Prekvalifiseringen benyttes for de tre første trafikkpakkene, «Sør», «Nord» og «Vest». Trafikkpakke 1 Sør omfatter togtrafikk på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Trafikkpakke 2 Nord omfatter togtrafikk på strekningene Trondheim–Bodø, Bodø–Rognan, Melhus–Trondheim–Steinkjer, Dombås–Åndalsnes, Hamar–Røros, Røros–Trondheim, Trondheim–Storlien og Oslo–Trondheim. Trafikkpakke 3 Vest omfatter togtrafikk på strekningene Oslo–Bergen, Bergen–Voss–Myrdal og Bergen–Arna.

Jernbanedirektoratet vil i 2019 arbeide videre med konkurranseutsettingen av togtrafikken. Direktoratet fikk inn mange tilbud fra selskaper som vil drive togtrafikken på Sørlandsbanen. For å sikre kvaliteten i arbeidet med å evaluere tilbudene og likebehandling av tilbyderne, er oppstar-

ten med togtrafikken i trafikkpakke 1 Sør utsatt fra juni 2019 til desember 2019. Dette har også betydning for konkurranseutsettingen av trafikkpakke 2 Nord. Tidsplanen for denne pakken vil bli forskjøvet med et halvt år slik at tilbudsfristen blir i desember 2018, kontraktstildeling sommeren 2019 og trafikkstart i juni 2020. Planen for trafikkpakke 3 Vest blir uendret med trafikkstart i desember 2020.

Konkurransen om Trafikkpakke 1 Sør ble utlyst i oktober 2017. Jernbanedirektoratet tar sikte på å inngå avtale om denne trafikkpakken i oktober 2018, med trafikkoppstart i desember 2019. Konkurransen om Trafikkpakke 2 Nord ble utlyst i mars 2018, med planlagt avtaleinngåelse sommeren 2019 og trafikkoppstart i juni 2020.

Jernbanedirektoratet legger opp til at trafikkpakkene på resten av jernbanenettet konkurranseutsettes suksessivt, med utlysning av Trafikkpakke 3 Vest rundt årsskiftet 2018/2019 med trafikkstart i desember 2020.

Det legges opp til at Jernbanedirektoratet fastsetter endelig pakkeinndeling for det sentrale Østlandsområdet og fremdrift for konkurranseutsettingen av de siste trafikkpakkene høsten 2019. Dette vil sikre tilstrekkelig tid til evaluering og erfaringsoverføring fra arbeidet med de tre første trafikkpakkene. Endelig inndeling av trafikkpakkene må ses i sammenheng med valg av kontraktsform, implementering av ny ruteplan, tilbringer-tjenestens rolle til Oslo lufthavn og regelverk-sendringer som følge av EUs fjerde jernbepakke.

### *Nye togsett*

Siden 2008 har Stortinget gitt restverdisikring for til sammen 150 persontog, hvorav 103 skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2018. Resten blir levert i perioden 2019–2022. I 2019 blir 11 nye togsett satt i trafikk på Vossebanen og i Østlandsområdet. Deretter er det planlagt levert ni togsett i 2020, sju togsett i 2021, tolv togsett i 2022 og åtte togsett i 2023. Disse er planlagt brukt til kapasitetsøkninger og utskifting av materiell på Østlandet og i Trøndelag, utskifting av materiell på Vossebanen, og til materiellreserver når togsett må tas ut av drift for å få installert ERTMS-ombordutstyr. Jernbanedirektoratet vil koordinere videre fremdrift med materiellselskapet Norske tog AS og berørte operatører. 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, plattformforlengelser og forsterking av strømforsyning.

### Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 8 873,5 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Budsjettforslaget for 2019 er om lag 648 mill. kr, eller 7,9 pst. høyere enn saldert budsjett 2018. Store deler av økningen er knyttet til å videreføre ERTMS-prosjektet med økt aktivitetsnivå som planlagt. Det settes av 1 400 mill. kr til prosjektet iht. inngått avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

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 i 2018 som i 2017 justert for effektivisering. Ved oppdatering av avtalen for 2019 settes samme krav. Kravet om realisering av effektiviseringsgevinster som følge av ABE-reformen er trukket fra budsjetterte driftsutgifter i 2019. Ytterligere effektivisering innen drift og en mer langsiktig innretning av vedlikeholdsarbeidet vil kunne frigi midler til fornying.

Driftsutgiftene dekkes av inntil 2 634 mill. kr av bevilgningen på kap. 1352, post 71. Til vedlikehold er det satt av minimum 6 239,5 mill. kr, hvorav det i avtale med Bane NOR stilles krav om at minimum 2 160 mill. kr skal benyttes til fornying av infrastrukturen i 2019. Dette vil bidra til å opprettholde et høyt aktivitetsnivå i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde. Bevilgningen skal anvendes for å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur.

Tabell 5.27 Fordeling av utgifter på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

|  | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Mill. kr<br>Endring<br>2018–2019<br>i pst. |
|--|-----------------------------|-----------------|--|
| Drift  | 2 600,5                     | 2 634,0         | 1,3  |
| Vedlikehold (inklusive ERTMS)                | 5 625,5                     | 6 239,5         | 10,9                                       |
| Sum post 71 drift og vedlikehold av jernbane | 8 225,5                     | 8 873,5         | 7,9  |

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 og bidra til kostnadseffektivitet. Inntektene tilfaller Bane NOR direkte, og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn et videreført inntektsnivå fra saldert budsjett 2018 på om lag 850 mill. kr. Det er lagt opp til at togselskap staten kjøper tjenester fra kompenseres for prisøkninger på disse tjenestene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende.

#### Drift

Utgiftene til drift på post 71 omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, 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 inngår i korrektivt vedlikehold.

#### 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 oppetid, punktlighet og

regularitet, jf. omtale under *Tilstandsvurdering og Hovedutfordringer*. Nye anlegg har etter en innkjørfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig øker anleggsmassen og kompleksiteten i denne, samtidig som trafikkmengden øker. Disse forholdene øker utgiftene til å opprettholde kvalitet og standard.

En godt dokumentert infrastruktur er en forutsetning for en effektiv og sikker jernbane. Det har i flere år pågått et arbeid for å forbedre denne dokumentasjonen. I den flerårige avtalen som er inngått mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR er det stilt konkrete krav til ferdigstillelse av dette arbeidet. I avtalene er det også stilt krav til at Bane NOR rapporterer om bruken av midler, samt om utvikling i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Vedlikehold består av korrektivt og forebyggende vedlikehold samt fornying.

#### *Korrektivt og forebyggende vedlikehold*

Beredskapen og responstiden for å utbedre feil som reduserer punktligheten er avgjørende for å nå målene for oppetid og regularitet i 2019. 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 i infrastrukturen som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Tilstandskontrollene er avgjørende for å ha oppdatert kunnskap om tilstand og utvikling i infrastrukturen, og for å kunne prioritere og sette i verk nødvendig vedlikehold på kort og lang sikt. Utbedring gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnsliping, ballastsupplering m.m.

#### *Fornyning*

Fornyning av jernbaneinfrastrukturen bidrar til å opprettholde og utvikle realverdiene og standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, og er avgjørende for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

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. 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 3,4 mrd. kr. Før 2018 har likevektsnivået vært estimert til 2,1 mrd. kr. Det økte likevektsnivået skyldes i stor grad flere gamle anlegg som når sin levealder (særlig kontaktledningsanlegg som ble bygget ut på 1960-tallet), økte kostnader basert på erfaringstall de siste årene og at fornyingsbehov på maskiner, stasjonsbygninger og jernbaneinfrastruktur på terminaler er bedre dokumentert enn tidligere. Ved inngangen til 2018 ble etterslepet beregnet til å utgjøre om lag 18 mrd. kr. Avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR i 2018 skal sikre at kvaliteten og funksjonaliteten på infrastrukturen opprettholdes. Imidlertid vil det teknisk beregnede etterslepet øke med 0,8 mrd. kr gjennom 2018 til om lag 18,8 mrd. 2019-kr ved inngangen til 2019.

#### *ERTMS (European Rail Traffic Management System)*

Det settes av 1 400 mill. kr til videreføring av og økt aktivitet i ERTMS-prosjektet i 2019. Stortinget vedtok kostnadsrammen for prosjektet ved behandling av Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og*

*jernbane*, jf. Innst. 406 S (2015–2016). Kostnadsrammen er på 29,1 mrd. 2019-kr, og styringsrammen og prognosen for sluttkostnad er 25,5 mrd. 2019-kr.

ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, trafikkstyring og utstyr om bord i tog. Prosjektet følger fastsatte planer for kostnad, kvalitet og fremdrift. Arbeidet på kontraktene for signal og trafikkstyring har startet. Forberedende arbeider med føringsveier for kabler mv. pågår på Nordlandsbanen og Bergensbanen. I 2019 planlegges å videreføre forberedende arbeider på Bergensbanen, og det startes opp forberedende arbeider og telearbeider på Gjøvikbanen. Telearbeider vil også pågå på Nordlandsbanen.

Tilskuddsordningen for utstyr om bord i tog som forvaltes av Jernbanedirektoratet, er etablert. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene forbundet med ombygging av tog. Dette er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd til denne ordningen utgiftsføres på post 74 Tilskudd til eksterne, jf. forslag til romertallsvedtak om fullmakt til å opprette post uten bevilgning. Midlene dekkes gjennom omdisponering av deler av bevilgningen på post 71 eller 73. Fordi det er usikkert hvorvidt det vil være tilskuddsbehov i 2019, er det ikke budsjettet med bevilgning på posten. Samferdselsdepartementet anslår et ev. behov til 6 mill. kr, og vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Samferdselsdepartementet har i 2018 notifisert en oppdatert ERTMS-plan i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029 og tilhørende handlingsprogram til ESA.

### **Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer**

Det foreslås bevilget 2 153,0 mill. kr til planlegging av investeringer i 2019. Dette er omtrent på nivå med saldert budsjett 2018. Det prioriteres å videreføre planleggingen av InterCity-utbyggingen. Videre skal det planlegges for tiltak som sørger for effektiv omlegging til ny rutemodell på Østlandet, nødvendige tiltak for innfasing av nytt togmateriell og tiltak som gir bedre betingelser for godstrafikken.

Prioriteringene innenfor foreslått planleggingsbudsjett i 2019 er nærmere omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet* nedenfor.

For å legge til rette for mer sammenhengende planlegging av de nye store jernbaneprosjektene foreslår regjeringen å videreføre dagens fullmakt om forpliktelser for fremtidige budsjettår på post 72, jf. forslag til romertallsvedtak.

### **Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer**

Det foreslås bevilget 9 988,7 mill. kr til utbygging av investeringsprosjekter på jernbanenettet. Dette er en økning på 1 096,1 mill. kr eller 12,3 pst. fra saldert budsjett 2018.

I 2019 prioriteres rasjonell gjennomføring av alle pågående store jernbaneprosjekter. Det er også satt av midler til oppstart av IC-prosjektene Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen på Vestfoldbanen. Av mindre programrådetiltak prioriteres særlig tiltak som er nødvendige for å ta i bruk nytt togmateriell samt tiltak som øker jernbanenettets kapasitet og gir bedre betingelser for godstrafikken.

De viktigste gjennomgående risikoforholdene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2019 er:

- Tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet for å gjennomføre prosjektene. Bane NOR vurderer situasjonen, kommuniserer med leverandørmarkedet og revurderer kontraktstrategier hvis det er behov.
- Fremdrift og kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder. Det er viktig å oppnå vellykket dialog mellom utbygger og planmyndighetene for å komme frem til omforente løsninger.
- Usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene. Bane NOR vil i denne sammenheng gjøre mer kartlegging av grunnforhold på det tidlige stadiet av prosjektene.

Prioriteringene innenfor foreslått investeringsbudsjett i 2019 er nærmere omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet* nedenfor.

For investeringsprosjektene under 500 mill. kr foreslår regjeringen en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 3 000 mill. kr, men slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 500 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tabell 5.28 viser de store pågående prosjektene, med første fremlegg av kostnadsrammer, opprinnelige kostnadsrammer, prosjektoppstart, når de er planlagt tatt i bruk og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 5.28 Pågående store jernbaneprosjekter

| <i>Strekning</i><br>Prosjekt | Først<br>behandlet         | Opprinnelig<br>kostnadsramme | Oppstart | Planlagt<br>tatt i bruk | Mill. 2019-kr<br>Gjeldende<br>kostnadsramme |
|------------------------------|----------------------------|------------------------------|----------|-------------------------|---|
| ERTMS-prosjektet (post 71)   | Prop. 126 S<br>(2015–2016) | 29 099                       | 2016     | 2032                    | 29 099                                      |
| <i>Dovrebanen</i>            |                            |                              |          |                         |   |
| Langset–Kleverud             | Prop. 13 S<br>(2011–2012)  | 5 406                        | 2012     | 2015                    | 5 406                                       |
| Venjar–Eidsvoll–Langset      | Prop. 13 S<br>(2017–2018)  | 6 908                        | 2018     | 2023                    | 6 908                                       |
| <i>Follobanen</i>            |                            |                              |          |                         |   |
| Oslo–Ski                     | Prop. 97 S<br>(2013–2014)  | 28 354                       | 2014     | 2021                    | 28 354                                      |
| <i>Vestfoldbanen</i>         |                            |                              |          |                         |   |
| Farriseidet–Porsgrunn        | Prop. 1 S<br>(2011–2012)   | 7 181                        | 2012     | 2018                    | 7 575                                       |
| Holm–Holmestrand–Nykirke     | Prop. 127 S<br>(2009–2010) | 6 598                        | 2010     | 2016                    | 6 663                                       |
| <i>Vossebanen</i>            |                            |                              |          |                         |   |
| Arna–Fløen                   | Prop. 1 S<br>(2013–2014)   | 3 407                        | 2014     | 2022                    | 4 706                                       |
| <i>Østfoldbanen</i>          |                            |                              |          |                         |   |
| Sandbukta–Moss–Såstad        | Prop. 13 S<br>(2017–2018)  | 9 982                        | 2018     | 2024                    | 9 982                                       |

**Nærmere om investeringsprogrammet**

Samlet til planlegging (post 72) og utbygging (post 73) av ny jernbaneinfrastruktur foreslås det bevilget 12 141,7 mill. kr i 2019.

Tabell 5.29 oppsummerer planleggings- og investeringsbudsjettet i 2019.

Tabell 5.29 Jernbaneinvesteringer – planlegging (post 72) og utbygging (post 73) i 2019

| Mill. 2019-kr                                  |             |                      |                     |                                      |                     |                   |                     |                         |
|--|-------------|----------------------|---------------------|--------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------------|
| Prosjekt                                       | Kost. ramme | Prog-nose sluttkost. | Forbruk t.o.m. 2018 | Sum forslag 2019, post 72 og post 73 | Post 72 Planlegging | Post 73 Utbygging | Post 73 Anslag 2020 | Post 73 Rest etter 2020 |
| <i>IC Dovrebanen</i>                           |             |                      |                     | <i>1 233</i>                         | <i>213</i>          | <i>1 020</i>      |                     |                         |
| Hensetting Hove                                |             |                      |                     | 106                                  | 34                  | 72                | 211                 | 141                     |
| Kleverud–Sørli–Åkersvika <sup>1</sup>          |             |                      |                     | 172                                  | 172                 |                   |                     |                         |
| Hensetting Hamar                               |             |                      |                     | 7                                    | 7                   |                   |                     |                         |
| Langset–Kleverud                               | 5 406       | 4 219                | 4 212               | 7                                    |                     | 7                 |                     |                         |
| Venjar–Eidsvoll–Langset                        | 6 908       | 5 742                | 793                 | 941                                  |                     | 941               | 1 191               | 2 818                   |
| <i>Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16</i>     |             |                      |                     | <i>1 016</i>                         | <i>1 016</i>        | <i>0</i>          |                     |                         |
| Sandvika–Hønefoss <sup>1</sup>                 |             |                      |                     | 1 016                                | 1 016               |                   |                     |                         |
| <i>IC Vestfoldbanen</i>                        |             |                      |                     | <i>1 792</i>                         | <i>154</i>          | <i>1 638</i>      |                     |                         |
| Farriseidet–Porsgrunn                          | 7 575       | 7 448                | 7 013               | 435                                  |                     | 435               |                     |                         |
| Hensetting Skien                               |             | 504                  | 141                 | 211                                  |                     | 211               | 152                 |                         |
| Holm–Holmestrand–Nykirke                       | 6 663       | 6 429                | 6 318               | 111                                  |                     | 111               |                     |                         |
| Solum omformerstasjon                          |             | 310                  | 252                 | 57                                   |                     | 57                |                     |                         |
| Drammen–Kobbervikdalen                         |             | 10 720               | 508                 | 602                                  |                     | 602               | 816                 | 8 793                   |
| Nykirke–Barkåker                               |             | 7 417                | 471                 | 376                                  | 154                 | 222               | 1 152               | 5 416                   |
| <i>IC Østfoldbanen</i>                         |             |                      |                     | <i>1 120</i>                         | <i>112</i>          | <i>1 008</i>      | <i>1 143</i>        | <i>5 548</i>            |
| Haug–Seut–Sarpsborg <sup>1</sup>               |             |                      |                     | 90                                   | 90                  |                   |                     |                         |
| Hensetting syd for Moss                        |             |                      |                     | 19                                   | 19                  |                   |                     |                         |
| Hensetting Fredrikstad/Sarpsborg               |             |                      |                     | 3                                    | 3                   |                   |                     |                         |
| Sandbukta–Moss–Såstad                          | 9 982       | 9 109                | 1 410               | 1 008                                |                     | 1 008             | 1 143               | 5 548                   |
| <i>Sum InterCity-utbyggingen</i>               |             |                      |                     | <i>5 161</i>                         | <i>1 495</i>        | <i>3 666</i>      | <i>4 665</i>        | <i>22 716</i>           |
| <i>Follobanen</i>                              |             |                      |                     | <i>4 178</i>                         | <i>15</i>           | <i>4 163</i>      |                     |                         |
| Oslo–Ski                                       | 28 354      | 26 492               | 18 762              | 4 163                                |                     | 4 163             | 2 747               | 1 354                   |
| Oslo omformerstasjon                           |             |                      | 11                  | 15                                   | 15                  |                   | 154                 | 206                     |
| <i>Vossebanen</i>                              |             |                      |                     | <i>475</i>                           | <i>38</i>           | <i>437</i>        |                     |                         |
| Arna–Fløen (Ulriken tunnel)                    | 4 706       | 4 630                | 2 099               | 382                                  |                     | 382               | 484                 | 1 665                   |
| Arna omformerstasjon                           |             | 320                  | 264                 | 55                                   |                     | 55                |                     |                         |
| Fløen–Bergen/Nygårdstangen godst. <sup>1</sup> |             |                      | 512                 | 38                                   | 38                  |                   |                     |                         |



Tabell 5.29 Jernbaneinvesteringer – planlegging (post 72) og utbygging (post 73) i 2019

| Prosjekt                         | Kost. ramme | Prog-nose slutt-kost. | Forbruk t.o.m. 2018 | Sum forslag              |                      |                    | Post 73             |                 |
|----------------------------------|-------------|-----------------------|---------------------|--------------------------|----------------------|--------------------|---------------------|-----------------|
|                                  |             |                       |                     | 2019, post 72 og post 73 | Post 72 Plan-legging | Post 73 Ut-bygging | Post 73 Anslag 2020 | Rest etter 2020 |
| <i>Trønder- og Meråkerbanen</i>  |             |                       |                     | 200                      | 10                   | 190                |                     |                 |
| Leangen stasjon                  |             | 202                   | 114                 | 88                       |                      | 88                 |                     |                 |
| Tiltak for nye tog               |             | 498                   |                     | 102                      |                      | 102                | 344                 | 52              |
| Tiltak for bedre togtilbud       |             |                       |                     | 10                       | 10                   |                    |                     |                 |
| <i>Ny Oslotunnel<sup>1</sup></i> |             |                       |                     | 20                       | 20                   | 0                  |                     |                 |
| Sum Store prosjekter             |             |                       |                     | 10 034                   | 1 578                | 8 456              |                     |                 |
| <i>Programområder</i>            |             |                       |                     | 2 107                    | 575                  | 1 532              |                     |                 |
| Sikkerhet og miljø               |             |                       |                     | 360                      |                      | 360                |                     |                 |
| Kapasitetsøkende tiltak          |             |                       |                     | 753                      | 186                  | 567                |                     |                 |
| Ny rutemodell på Østlandet       |             |                       |                     | 196                      | 196                  |                    |                     |                 |
| Mer gods på bane                 |             |                       |                     | 431                      | 173                  | 258                |                     |                 |
| Stasjoner og knutepunkter        |             |                       |                     | 207                      | 20                   | 187                |                     |                 |
| Tekniske tiltak                  |             |                       |                     | 159                      |                      | 160                |                     |                 |
| Sum jernbaneinvesteringer        |             |                       |                     | 12 141                   | 2 153                | 9 988              |                     |                 |

<sup>1</sup> Prosjektet er ikke tatt opp til investeringsbeslutning, og det er derfor kun midler til planlegging som vises i denne tabellen

For å nå målene for jernbaneinvesteringene må tiltakene på en strekning sees i sammenheng og ses opp mot endringer i rutemodeller og eventuelle anskaffelse av nye tog. Jernbanedirektoratet påser at alle tiltak koordineres, bl.a. gjennom avtalene med Bane NOR om planlegging og utbygging.

#### Store prosjekter

Det foreslås til sammen 10 034 mill. kr til planlegging og utbygging av store jernbaneprosjekter i 2019. Av dette er ca. halvparten satt av til InterCity (IC)-prosjektet, med 1 495 mill. kr til videre planlegging og 3 666 mill. kr til bygging, herunder midler til oppstart av de to nye prosjektene på Vestfoldbanen, Nykirke-Barkåker og Drammen-Kobbervikdalen. Målet med IC-utbyggingen er å legge til rette for flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

#### IC Dovrebanen

Det foreslås 1 233 mill. kr til IC-prosjektene på Dovrebanen, hvorav 213 mill. kr til planlegging og 1 020 mill. kr til bygging. Tiltakene skal gi kortere reisetid og to tog i timen til Hamar hele dagen, og forventes slutført i 2026.

#### Planlegging

Det foreslås 172 mill. kr til å fortsette arbeidet med å etablere felles plan for strekningene *Kleaverud-Sørli* og *Sørli-Åkersvika*, i tråd med anbefalingen fra den eksterne kvalitetssikringen som ble gjort for prosjektet *Kleaverud-Sørli*. *Kleaverud-Sørli-Åkersvika* omfatter om lag 30 km nytt dobbeltspor, og er en videreføring av dobbeltsporet *Langset-Kleaverud* som ble åpnet i 2015. Parsellen er siste del av utbyggingen til dobbeltspor på strekningen *Oslo-Åkersvika* (Hamar). Prosjektet går gjennom viktige landbruksarealer og tettbygde områder, og vil krysse et vernet våtmarksområde. Prosjektet omfatter også ny stasjon i Stange og ny omformerstasjon.

Arbeidet med reguleringsplan startet i 2018 og videreføres i 2019, med sikte på lokalpolitisk vedtak ved årsskiftet 2019/2020. Planleggingen legger til rette for å starte byggingen av første del av strekningen i 2021.

Det foreslås totalt 106 mill. kr til å fullføre planlegging og gjennomføre grunnerverv for *Hove hensetting*. Det er behov for økt hensettingskapasitet for både dagens materiell og nytt materiell frem mot tilbudsforbedringene som er planlagt fra 2026. Prosjektet er i detaljplanfasen, og omfatter ny sporplan for hensettingsområdet og tilrettelegging for servicefunksjoner. Detaljplanarbeidet for fase 1 omfatter hensettingskapasitet for ti togsett som skal tas i bruk innen utgangen av 2021, og ivaretar de kortsiktige behovene. Fase 2 omfatter utvidelse for ytterligere seks togsett. Forventet sluttkostnad for begge faser er ca. 500 mill. kr. Dersom gjenstående planleggingsarbeid skulle vise at forventet sluttkostnad overstiger 500 mill. kr, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme før oppstart.

### Bygging

Det foreslås 7 mill. kr til sluttoppgjør og andre avsluttende aktiviteter på *Langset–Kleverud*. Det er fortsatt knyttet usikkerhet til endelig sluttkostnad som følge av uenighet med entreprenør om størrelsen på sluttoppgjøret.

Det foreslås 941 mill. kr til videreføring av *Venjar–Eidsvoll–Langset*. Prosjektet omfatter utvidelse fra ett til to spor mellom Venjar og Eidsvoll, jernbanetekniske tilpasninger på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Langset. Strekningen er om lag 13 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen. Oppstart av hovedarbeidene er planlagt mot slutten av 2018. Strekningen skal etter planen tas i bruk i desember 2023.

### IC Ringeriksbanen

Det foreslås 1 016 mill. kr til videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgstet–Hønefoss, med sikte på mulig byggestart i 2022. Fellesprosjektet skal gi kortere reisetid mellom Oslo, Hønefoss og Bergen.

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 i Sandvika 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, uten merverdiavgift.

### IC Vestfoldbanen

Det foreslås 1 792 mill. kr til IC-prosjektene på Vestfoldbanen, hvorav 154 mill. kr til planlegging og 1 638 mill. kr til bygging. Tiltakene skal gi kortere reisetid mellom Larvik og Skien, samt kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Tønsberg hele dagen. Tiltakene mellom Larvik og Skien slutføres i 2019, mens tiltakene mellom Oslo og Tønsberg forventes slutført i 2025.

Det foreslås 435 mill. kr til fullføring av *Farri-seidet–Porsgrunn*. I 2018 fullføres de jernbanetekniske entreprisene, og strekningen ble tatt i bruk i september 2018. I 2019 skal det gjennomføres etterarbeid og den gamle banestrekningen skal tilbakeføres for annet bruk.

Det foreslås 211 mill. kr til mulig byggestart av *Skien hensetting*. Prosjektet legger til rette for hensetting av flere togsett i Skien. Forventet sluttkostnad er ca. 500 mill. kr. Dersom gjenstående planleggingsarbeid skulle vise en forventet sluttkostnad over 500 mill. kr, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme før oppstart.

Det foreslås 111 mill. kr til avsluttende aktiviteter på *Holm–Holmestrand–Nykirke*. Prosjektet ble åpnet høsten 2016, og omfatter 14,3 km nytt spor, hvorav 12 km i tunnel, samt ny Holmestrand stasjon.

Det foreslås videre 57 mill. kr til avsluttende aktiviteter på *Solum omformerstasjon*. Prosjektet skal forsterke strømforsyningen på den sørlige delen av Vestfoldbanen og gi tilstrekkelig kapasitet til togtrafikken på det nye dobbeltsporet mellom Farriseidet og Porsgrunn, som ble åpnet høsten 2018. Byggingen av omformeren startet i 2016 og skal etter planen tas i bruk høsten 2018. Forventet sluttkostnad er ca. 310 mill. kr.

Det er satt av 602 mill. kr til byggestart på *Drammen–Kobbervikdalen*. Prosjektet omfatter 9 km nytt dobbeltspor på strekningen, ombygging av Drammen stasjon. Det omfatter også 2 km dobbeltspor til Gulskogen stasjon, samt utvidelse og ombygging av Gulskogen stasjon. Etter ekstern kvalitetssikring vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med en vurdering av prosjektet og ev. forslag til kostnadsramme før oppstart.

Det er satt av 376 mill. kr til *Nykirke–Barkåker*, hvorav 154 mill. kr foreslås til å fullføre planleg-

gingen av prosjektet, og 222 mill. kr settes av til å starte byggingen. Prosjektet omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon ved Skoppum vest. Sammen med dobbeltsporstrekningen Drammen–Kobbervikdalen, vil dette gi sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Tønsberg med kjøretid på om lag én time mellom Oslo og Tønsberg, og vil gi fremtidig kapasitet til IC-avganger hvert kvarter når IC-utbyggingen er ferdig. Etter ekstern kvalitetssikring vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med en vurdering av prosjektet og ev. forslag til kostnadsramme før oppstart.

#### *IC Østfoldbanen*

Det foreslås 1 120 mill. kr til IC-prosjektene på Østfoldbanen, hvorav 112 mill. kr til planlegging og 1 008 mill. kr til bygging. Tiltakene skal gi kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Sarpsborg hele dagen. Utbyggingen av prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad forventes ferdigstilt i 2024, mens det er behov for noe mer planarbeid for å fastsette ferdigstillestidspunktet for dobbeltsporet videre til Sarpsborg.

#### *Planlegging*

Det foreslås 112 mill. kr til videre planlegging av *Haug–Seut–Sarpsborg*, *Hensetting sør for Moss* og *Hensetting Fredrikstad–Sarpsborg*. Planleggingen av strekningen Haug–Seut omfatter 16 km nytt dobbeltspor og stasjon med to spor ved Råde, der stasjonen må flyttes for å rette ut traséen. I 2019 videreføres planarbeidet. Planleggingen av strekningen Seut–Sarpsborg omfatter til sammen 18 km nytt dobbeltspor fra Seut via ny Fredrikstad stasjon på Grønli, og gir sammenhengende dobbeltspor til Sarpsborg. For en mer kostnadsoptimal gjennomføring, samt for å identifisere og implementere kostnadsreducerende tiltak er det nødvendig å se planleggingen av disse to strekningene i sammenheng.

#### *Bygging*

Det foreslås 1 008 mill. kr til videre bygging av *Sandbukta–Moss–Såstad*. Prosjektet omfatter om lag 10 km med nytt dobbeltspor. Banen går gjennom Moss sentrum, og nye Moss stasjon skal ligge sør for dagens stasjon. Totalentreprisen skal etter planen starte opp tidlig i 2019, med sikte på at de nye dobbeltsporene kan tas i bruk i desember 2024.

#### *Follobanen*

Det foreslås til sammen 4 178 mill. kr til planlegging av Oslo omformerstasjon og videre utbygging av Follobanen. Prosjektet halverer reisetiden mellom Oslo og Ski og gir økt kapasitet mellom Oslo og Østfold. Det legges opp til at det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski kan tas i bruk fra desember 2021.

#### *Planlegging*

Det foreslås 15 mill. kr til videre planlegging av *Oslo omformerstasjon*. Omformerstasjonen planlegges bygd ved Åsland og erstatter eksisterende omformerstasjoner på Alnabru og Holmlia. Forventet sluttkostnad er mellom 400 og 500 mill. kr.

#### *Bygging*

Det foreslås 4 163 mill. kr til videre bygging av nytt dobbeltspor *Oslo–Ski*.

Entreprenøren Condottes økonomiske problemer har gitt store utfordringer for prosjektet, bl.a. med stans i arbeidet i et par uker i nordre del av Ekebergåsen og innføring av spor til Oslo S. For å få større kontroll over prosjektets økonomi, kvalitet og fremdrift hevet Bane NOR kontraktene i januar 2018. Bane NOR videreførte deretter selv sikkerhets- og tidskrisiske arbeider, bl.a. ved å tre inn i enkelte avtaler Condotte hadde med underentreprenører. Nye kontrakter inngås som byggerestyrte entrepriser. I tredje kvartal 2018 skal det etter planen tildeles tre utførelsesentrepriser for betongkulverten fra Bispegata til Ekebergåsen, og en utførelsesentreprise for tunnelarbeidene nærmest Oslo. Disse arbeidene er planlagt ferdig sommeren 2019. Arbeidene med innføringen til Oslo S og utbygging av Ski stasjon er de mest tidskrisiske områdene, og utgjør den største risikoen for fremdriften i prosjektet. Bane NOR følger opp status og iverksetter nødvendige tiltak fortløpende.

Tunneldrivingen med tunnelboremaskiner planlegges avsluttet i første kvartal 2019. De jernbanetekniske arbeidene starter etter sommeren 2019 og vil pågå frem til våren 2021. Det vil også pågå underbygningsarbeider og hovedarbeider for Ski stasjon i 2019. Etter en utsettelse på ett år, skal vestsiden av stasjonen etter planen stå ferdig sommeren 2019, og ny stasjon skal etter planen stå ferdig sommeren 2021.

### *Vossebanen*

Det foreslås 475 mill. kr til prosjektene mellom Arna og Bergen, hvorav 38 mill. kr til planlegging og 437 mill. kr til bygging. Tiltakene skal gi økt kapasitet, og muliggjør økt frekvens for lokaltoget i Bergen. Planlegging av fellesprosjektet E16/Bergensbanen Arna–Stanghelle pågår. Planleggingsmidler finansieres over Statens vegvesens budsjett, jf. omtale under programkategori 21.30 Veiformål, kap. 1320.

### *Planlegging*

Det foreslås 38 mill. kr til ny planlegging av prosjektet *Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal*. Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), men da som to prosjekter. Det samlede prosjektet omfatter bygging av 1,3 km nytt dobbeltspor fra Fløen til Bergen stasjon, og oppgradering av dagens spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, inkludert nytt signal- og sikringsanlegg. Videre planlegges det for modernisering av Nygårdstangen godsterminal, for å øke kapasiteten på terminalen. I 2019 videreføres planarbeidet og det gjennomføres forberedende arbeider for å sikre fremdrift og ivareta grensesnitt mot Bybanens samtidige utbygging. Prioritering av Bybanen i Bergen har medført at fremdriften til jernbaneprosjektene er endret og at kostnadene øker. Ved utbygging av Bybanen er det behov for å frigi Mindemyren godsterminal. Det planlegges derfor midlertidig erstatningsterminal for biltogene som i dag kjører til Mindemyren. Erstatningsterminalen forutsettes bekostet av Bybanen. Det er imidlertid usikkert om det er mulighet å etablere en slik midlertidig erstatningsterminal, noe som igjen medfører usikkerhet for fremdriften i å kunne frigi Mindemyren godsterminal. Planleggingen legger til rette for at prosjektet skal stå ferdig i 2024.

### *Bygging*

Det foreslås 382 mill. kr til å videreføre *Arna–Fløen (Ulriken tunnel)*. Prosjektet omfatter et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken, ombygging av spor og stasjonen i Arna, inkludert kulvert under stasjonsområdet rustet mot 200-års flom i Storerelva, nye bruer ved Fløen, og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Prosjektet har en total lengde på 10,6 km, hvorav om lag 8 km i den nye tunnelen. Tunnelene utrustes også

for forbedret mobil- og internettdekning. I 2019 videreføres arbeidene i nytt tunnellop. Jernbaneteknisk entrepris inngås i tredje kvartal 2018, med oppstart i 2019 for arbeider i Arna og i det nye tunnellopet. Videre påbegynnes prosjektering av elektronisk signal- og sikringsanlegg. Arbeidene koordineres med Bybaneprosjektet der det er nødvendig. Prosjektet er planlagt å være ferdig innen 2022.

Det foreslås 55 mill. kr til å videreføre *Arna omformerstasjon*. Omformeren forsterker strømforsyningen på Bergensbanen generelt, og gir tilstrekkelig kapasitet til togtrafikk nær Bergen. Prosjektet er planlagt å stå ferdig i 2020. Forventet sluttkostnad er 20 mill. kr.

### *Ny Oslotunnel*

Det foreslås 20 mill. kr til videre planlegging av prosjektet, som er nærmere omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dagens Oslotunnel har i over ti år hatt for liten kapasitet. Den er et sårbart sted i jernbanenettet, hvor forsinkelser ofte oppstår. Samferdselsdepartementet besluttet i 2018 å legge konsept K4 til grunn for den videre utviklingen av de statlige jernbanetiltakene, som beskrevet i konseptvalgutredningen for fremtidig transportkapasitet i og gjennom Oslo (KVU Oslo-navet). Prosjektorganisasjon er nå etablert i Bane NOR, og oppstart av planarbeidet forberedes. I 2019 vil det jobbes med å koordinere planarbeidet med Ruter AS sin planlegging av ny T-banetunnel.

### *Trønder- og Meråkerbanen*

Det foreslås 200 mill. kr til prosjekter på Trønder- og Meråkerbanen, hvorav 10 mill. kr til planlegging og 190 mill. kr til bygging. Tiltakene gjennomføres bl.a. for å legge til rette for nytt togmateriell.

### *Planlegging*

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt opp til å elektrifisere Trønder- og Meråkerbanen. Elektrifisering alene gir imidlertid ikke mulighet for å øke frekvensen mellom Trondheim og Steinkjer. Ulike tiltak for kapasitetsutvidelse og tidsbesparelser skal utredes nærmere, herunder alternativer som kombinerer tiltak for økt frekvens med full og delvis elektrifisering. Det foreslås 10 mill. kr til videre planlegging for å tilpasse de foreliggende planene i 2019.

*Bygging*

Det foreslås 88 mill. kr til videreføring av *Leangen stasjon*. For å kunne ta i bruk nytt togmateriell på Trønderbanen skal det bygges en ny og lengre mellomplattform på stasjonen, med adkomst fra ny veibru over Trønderbanen. Det er planlagt anleggsstart på prosjektet i 2018, med sikte på å bli ferdig i 2019. Forventet sluttkostnad er ca. 200 mill. kr. Kostnadene ved prosjektet er redusert gjennom å redusert prosjektomfang, forenkling i sporplanen og justering av løsning for heishus/trappehus på østsiden av Leangbrua i første byggefase.

Det foreslås 102 mill. kr til mulig byggestart for øvrige tiltak for nye tog. Dette omfatter hensetting og plattformtiltak. Materiellet som i dag benyttes på Trønderbanen, Meråkerbanen og delvis Rørosbanen har nådd teknisk levealder og er planlagt byttet ut, jf. fullmakt til restverdisikring gitt ved behandling av Prop. 85 S (2017–2018) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2018*. Innfasing av nytt materiell medfører behov for bl.a. økt hensettingskapasitet ved toglinjenes endepunkter og plattformtiltak på stasjoner/ holdeplasser. Det planlegges for levering av første togsett i august 2020, med levering av ett togsett hver fjerde uke deretter. Forventet sluttkostnad for prosjektet er ca. 500 mill. kr. Dersom gjenstående planleggingsarbeid viser at forventet sluttkostnad overstiger 500 mill. kr, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme før oppstart.

*Programområder*

Det foreslås til sammen 2 107 mill. kr til mindre prosjekter under programområdene i 2019, hvorav 575 mill. kr til planlegging og 1 532 mill. kr til bygging. Programområdene omfatter grupper av tiltak der Jernbanedirektoratet inngår avtaler med Bane NOR for å oppnå ulike effektmål, herunder 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. Jernbanedirektoratet inngår suksessivt utbyggingsavtaler for de prioriterte tiltakene som er eller blir ferdig planlagt.

*Kapasitetsøkende tiltak*

Det foreslås totalt 753 mill. kr til programområdet, hovedsakelig tiltak som er nødvendige for å ta i

bruk nytt togmateriell, og tiltak som gir en robust infrastruktur og økt kapasitet i jernbanenettet.

Av forslaget gjelder 186 mill. kr planlegging av hensettingsanlegg og plattformforlengelser på Gjøvikbanen og på Vossebanen, samt hensettingsanlegg i Drammen og på Kongsvingerbanen, Kvaleberg og Ski. For å kunne bedre tilbudet på Gjøvikbanen er det også behov for å planlegge forlengelse av kryssingsspor på Reinsvoll.

Det foreslås 567 mill. kr til bygging av diverse tiltak på Oslo S (sikkerhetssone og sporveksler), hensettingsanlegg på Jaren og Kvaleberg, tiltak som gjør jernbanen på Østlandet mer robust, og bygging av nytt kontaktledningsanlegg på strekningen Sira-Krossen. I 2019 skal tiltakene på Sørumsand stasjon og elektrifisering til Notodden kollektivterminal stå ferdig, og tiltak på Skarnes stasjon startes opp.

*Mer gods på bane*

Det foreslås totalt 431 mill. kr til programområdet, som omfatter tiltak rettet mot å bedre vilkårene for godstransport på jernbanen og til å flytte mer godstransport over til tog.

Av forslaget gjelder 173 mill. kr planlegging av flere kryssingsspor, sanering av planoverganger og terminaltiltak.

Det foreslås 258 mill. kr til bygging av: Kryssingsspor ved Djupvik, Kvam og Ler; nettverksforbedringer gjennom elektrifisering av Hønefoss–Follum; planoverganger på Kongsvingerbanen; mindre tiltak for å fjerne begrensninger for godstogenes lengde.

*Ny rutemodell Østlandet*

Det foreslås 196 mill. kr til planlegging av tiltak for en effektiv omlegging til ny rutemodell på Østlandet. Dette omfatter tiltak for å ivareta dagens kapasitet på lokaltogene i Oslo, tiltak for flere togavganger i eksisterende markeder, og et mer oversiktlig og lettforståelig togtilbud. Det planlegges for å oppgradere plattformer og adkomster, samt forlenge kryssingsspor for å øke kapasiteten over Nittedal stasjon. Videre omfattes planlegging av planskilt avgreining til Østre linje, som er nødvendig for å ta ut effekt knyttet til økt antall tog på Follobanen uten å begrense eller redusere lokaltogtilbudet på innerstrekningen Ski-Oslo (linje L2). Midlene skal også bidra til å dekke planlegging av utvidelsen av Sandvika stasjon til seks spor, retningsdrift Brynsbakken, nytt vendespor ved Asker stasjon og plattformforlengelser på linjene L1 og L2.

*Stasjoner og knutepunkter*

Det foreslås totalt 207 mill. kr til tiltak for bedre kapasitet, tilgjengelighet og sikkerhet på stasjoner. Tiltak som gir mer velfungerende stasjoner med økt kapasitet, bedre tilgjengelighet og sikkerhet med flest av- og påstigninger er prioritert.

Av forslaget gjelder 20 mill. kr planlegging, og her prioriteres tiltak på stasjonene Grorud og Lillestrøm i 2019.

Til bygging foreslås 187 mill. kr, og her prioriteres tiltak på Myrdal stasjon, Oslo S og Oslo lufthavn, Gardermoen, samt investeringer i informasjonssystemer i 2019.

*Sikkerhet og miljø*

Det foreslås 360 mill. kr til bygging av tiltak under programområdet. Dette omfatter tiltak for å opprettholde eller forbedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur, herunder tiltak for sikring og sanering av planoverganger, rassikring, tunnelsikkerhet, teknisk trafikksikkerhet og miljøtiltak.

Bane NOR skal innenfor rammene av inngått avtale mellom foretaket og Jernbanedirektoratet,

vurdere hvilke tiltak som gir best måloppnåelse. Videre skal Bane NOR analysere jernbanestrekningene for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. Basert på en samlet vurdering av risikobildet skal Bane NOR gjennomføre tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, forhindre avsporing og sammenstøt mellom tog, rassikringstiltak mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.

*Tekniske tiltak*

Det foreslås 160 mill. kr til bygging av tiltak under programområdet, som omfatter tiltak på jernbanens tele- og datakommunikasjonsnett. Økt etterspørsel etter informasjonsoverføring til ulike formål i jernbaneinfrastrukturen skaper behov for økt kapasitet og tilgjengelighet. Etterspørselen øker kontinuerlig og kan ikke innfris av eksisterende systemer. Målet er at alle tiltak i programområdet skal bidra til å sikre at systemene er tilgjengelige, med tilstrekkelig kapasitet og funksjonalitet, og blir mindre sårbare for ytre påvirkninger. Tekniske tiltak bidrar til styrket driftsstabilitet og robusthet på jernbanen.

**Kap. 4352 Jernbanedirektoratet**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse  | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum | 97 980           | 95 800                      | 98 600          |
|      | Sum kap. 4352   | 97 980           | 95 800                      | 98 600          |

**Post 01 Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum**

Det budsjetteres med 98,6 mill. kr i 2019. Om lag 1 mill. kr av inntektene gjelder jernbanemuseet, mens de resterende gjelder lokomotivførerutdanningen.

Norsk jernbaneskole deles mellom Jernbanedirektoratet (lokomotivførerutdanningen) og Bane NOR SF (avdelingene for trafikk og jernbanefag) fra 1. januar 2019, jf. nærmere omtale

under kap. 1352, post 01. Den budsjettmessige konsekvensen av denne organisatoriske endringen er ikke endelig avklart. Virksomheten som foreslås overført til Bane NOR er i all hovedsak brukerfinansiert, slik at inntektene på posten forventes å bli redusert. Omleggingen vil samlet sett bli gjennomført innenfor uendret budsjett. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette.

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

**Kap. 1353 NSB AS**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                         | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 70   | Tilskudd til pensjonsforpliktelser |                  |                             | 490 300         |
|      | Sum kap. 1353                      |                  |                             | 490 300         |

**Post 70 Tilskudd til pensjonsforpliktelser**

Det foreslås å bevilge tilskudd på inntil 490,3 mill. kr til NSB AS for å innfri reguleringsforpliktelsen ved utmelding av Statens pensjonskasse ved engangsoppgjør, jf. fullmakt gitt i forbindelse med behandling av Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017*. Tilskuddet skal avgrenses til å dekke kostnader som ikke blir dekket av avsetninger til pensjon i selskapets egne regnskaper på utmeldings-

tidspunktet 31. desember 2018. Samferdselsdepartementet vil få gjennomført en uavhengig kvalitetssikring av forutsetninger og beregninger for endelig tilskuddsbeløp.

Innbetalingen av sluttoppgjør kommer som en engangsinntekt på kap. 612, post 22 under Arbeids- og sosialdepartementet. Størrelsen på innbetalingen og tilskuddet blir først avklart etter beregning av sluttoppgjør og selskapets avsetning til pensjon.

**Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse  | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter  | 68 887           | 71 857                      | 73 500          |
| 21   | Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger | 19 195           | 20 161                      | 20 600          |
|      | Sum kap. 1354   | 88 082           | 92 018                      | 94 100          |

Det foreslås bevilget 94,1 mill. kr til Statens jernbanetilsyn, noe som viderefører aktivitetsnivået fra 2018.

Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporvei og forstadsbane, tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger. Etaten er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen og lover om taubaner og fornøylesinnretninger.

Etaten fører tilsyn med ca. 30 jernbanevirksomheter, ca. 380 virksomheter med taubaner og ca. 330 virksomheter med fornøylesinnretninger. Statens jernbanetilsyn er lokalisert i Oslo og Trondheim.

På jernbaneområdet skal Statens jernbanetilsyn være en pådriver og et kontrollorgan for en sikker og hensiktsmessig jernbane, og for øvrige se til at virksomhet underlagt jernbanelovgivningen utøves til det beste for miljøet, de reisende, jernbanens personale og publikum. Sikring av jernbanen mot terror og sabotasje er inkludert i sikkerhetstilsynet. Tilsynet deltar i utviklingen av felleseuropeiske regler for sikkerhetsstyring, samtrafikk og markedsovervåkning på jernbane gjennom ekspertgrupper, komitéer og European Railway Agency (ERA).

Som overvåker av jernbanemarkedet skal Statens jernbanetilsyn påse et effektivt marked for jernbanetransport, med sunn konkurranse på like vilkår. Virksomheter som er underlagt regelverket for konkurranse i jernbanemarkedet omfatter

bl.a. infrastrukturforvalter (Bane NOR), jernbane-foretak, drivere av terminaler, stasjoner, vedlikeholdsanlegg og kjøpere av offentlig betalt transport.

Statens jernbanetilsyn fører også tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Det nye regelverket som trådte i kraft i 2017 innebærer at tilsynet er blitt mer risikobasert. Statens jernbanetilsyn deltar videre i internasjonalt arbeid knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger.

Mål, prioriterte områder og anbefalte virkemidler fra strategien for samfunnsikkerhet i samferdselssektoren er en del av grunnlaget for tilsynsvirksomheten på jernbanen.

### **Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 73,5 mill. kr til tilsynet med jernbane, trikk og t-bane i 2019.

Jernbanemarkedet består av relativt få aktører, med Bane NOR SF i en særstilling som infrastrukturforvalter for jernbanenettet. Jernbanereformen kan medføre at det kommer flere og ulike typer aktører inn i markedet. Ved den planlagte gjennomføringen av EUs fjerde jernbanelopakke fra sommeren 2019, vil jernbanereguleringen endres på berørte områder. Tilsynet vil da tilpasse virksomheten til endringene, samtidig som det fortsetter å føre et risikobasert tilsyn og arbeider for effektive søknadsprosesser. Formålet med jernbanelopakkens sikkerhetsdirektiv er å opprettholde eller bedre sikkerhetsnivået. Direktivet om samtrafikkveie i EU har som primært formål å gjøre tillatelsesprosessene for kjøretøy og signal-systemer mer effektive og kostnadsbesparende, ved at Det europeiske jernbanebyrået (ERA) bl.a. skal kunne gi enkelte typer tillatelser for grensekryssende trafikk.

Statens jernbanetilsyn vil i 2019 ha som mål å bli mer synlig som markedsovervåker på jernbane. De viktigste aktivitetene vil være:

- tilsynsaktiviteter tilpasset et jernbanemarked med flere aktører, og med særlig vekt på sikring, beredskap og IKT-sårbarhet

- bistand ved innføring av EUs fjerde jernbanelopakke.

Andre prioriteringer i 2019 er:

- veiledning og tilsyn hos jernbanevirksomhetene knyttet til sikringsforskriften.
- videre integrering av Samferdselsdepartementets strategi for samfunnsikkerhet i samferdselssektoren, og de prioriterte områdene klimatilpassing, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner, i grunnlaget for tilsynsvirksomheten.
- oppfølging av avdekkede svakheter i sikkerhetsstyringssystemene innen beredskap, leverandørstyring og føreropplæring hos en del av selskapene de siste årene.

Deltakelsen i det europeiske samarbeidet, både innen regelverksutvikling og felles saksbehandling og prinsipper for markedsovervåking, er fortsatt prioritert.

### **Post 21 Spesielle driftsutgifter, tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger**

Det foreslås bevilget 20,6 mill. kr til tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger i 2019. Av dette er 14,7 mill. kr finansiert med gebyr, jf. kap. 4354, post 01.

Tilsynet med virksomheter med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger fortsetter i tråd med det nye regelverket fra 2017. IT-støtte til planlegging og gjennomføring av ulike typer tilsyn er under utvikling. I 2018 har Statens jernbanetilsyn tatt i bruk en ny IT-løsning for mer effektiv og bedre saksbehandling og fakturering. Dette vil redusere tilsynets ressursbruk til administrative og ikke-tilsynsfaglige oppgaver. Statens jernbanetilsyn vil i 2019 jobbe videre med å redusere saksbehandlingstiden for driftstillatelser.



**Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|--|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger | 12 669           | 14 300                      | 14 700          |
|      | Sum kap. 4354  | 12 669           | 14 300                      | 14 700          |

**Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger**

Det budsjetteres med 14,7 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger i 2019.

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

**Kap. 1357 Mantena AS**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                         | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 70   | Tilskudd til drift                 | 1 115            |                             |                 |
| 72   | Tilskudd til pensjonsforpliktelser |                  |                             | 390 400         |
|      | Sum kap. 1357                      | 1 115            |                             | 390 400         |

**Post 72 Tilskudd til pensjonsforpliktelser**

Det foreslås å bevilge tilskudd på inntil 213,4 mill. kr for å innfri reguleringsforpliktelsen ved utmelding av Statens pensjonskasse ved engangsoppgjør, jf. fullmakt gitt i forbindelse med behandling av Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017*. Tilskuddet skal avgrenses til å dekke kostnader som ikke blir dekket av avsetninger til pensjon i selskapets egne regnskaper på utmeldingstidspunktet 31. desember 2018. Da Mantena også har hatt noe kommersiell virksomhet, som ikke omfattes av tilsgagnet om støtte, skal tilskuddet reduseres med en forholdsmessig andel for selskapets kommersielle virksomhet ved tidspunktet for fisjonen fra NSB AS. Samferdselsdepartementet vil få gjennomført en uavhengig kvalitetssikring av forutsetninger og beregninger for endelig tilskuddsbeløp.

Innbetalingen av sluttoppgjør kommer som en engangsinntekt på kap. 612, post 22 under Arbeids- og sosialdepartementet. Størrelsen på innbetalingen og tilskuddet blir først avklart etter beregning av sluttoppgjør og selskapets avsetning til pensjon.

Stortinget ga i forbindelse med behandlingen av Prop. 129 S (2016–2017) tilsagnsfullmakt til å etablere en overgangsordning for eldre ansatte som ikke får videreført medlemskapet i Statens pensjonskasse. Det foreslås å bevilge et tilskudd på inntil 177 mill. kr i 2019 innenfor den samlede fullmakten på 338 mill. kr. Den resterende delen av fullmakten kommer til utbetaling i senere år. Samferdselsdepartementet vil også for overgangsordningen for eldre ansatte få gjennomført en uavhengig kvalitetssikring av forutsetninger og beregninger for endelig tilskuddsbeløp.

**Kap. 5611 Aksjer i NSB AS**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse    | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 85   | Utbytte       |                  | 150 000                     | 225 000         |
|      | Sum kap. 5611 |                  | 150 000                     | 225 000         |

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for NSB AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konsernover-

skuddet etter skatt. I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 225 mill. kr i 2019.

## Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse                          | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|-------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 1360 | Kystverket                          | 2 420 108        | 2 542 652                   | 2 608 600       | 2,6                 |
| 1361 | Samfunnet Jan Mayen                 | 47 014           | 52 606                      | 59 700          | 13,5                |
| 1362 | Senter for oljevern og marint miljø |                  | 27 300                      | 27 300          | 0,0                 |
|      | Sum kategori 21.60                  | 2 467 122        | 2 622 558                   | 2 695 600       | 2,8                 |

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

| Kap. | Betegnelse          | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
|------|---------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| 4360 | Kystverket          | 31 185           | 12 000                      | 12 300          | 2,5                 |
| 4361 | Samfunnet Jan Mayen | 7 334            | 5 900                       | 6 100           | 3,4                 |
|      | Sum kategori 21.60  | 38 519           | 17 900                      | 18 400          | 2,8                 |

Regjeringen vil legge til rette for å utvikle en konkurransedyktig, trygg og miljøvennlig sjøtransport og en effektiv beredskap mot akutt forurensning som hindrer og begrenser miljøskade. Kystverket har ansvar for å redusere klimagassutslippene og ta miljøhensyn innen egen sektor.

Hoveddelen av Kystverkets virksomhet er omfattet av Nasjonal transportplan. Unntaket er lostjenesten og sjøtrafikksentralene, og beredskap mot akutt forurensning.

Regjeringen vil 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. Som en del av dette arbeidet vil regjeringen legge til rette for at godstransport på vei kan overføres til sjø og bane.

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 Kystverket foreslås bevilget 2 608,6 mill. kr. Det budsjetteres med 798,0 mill. kr i sektoravgifter, jf. omtale av kap. 5577 under programkategori 21.10 Administrasjon.

Til samfunnet Jan Mayen foreslås det bevilget 59,7 mill. kr, inkludert 5,1 mill. kr til forprosjekt for nytt hovedbygg.

Til Senter for oljevern og marint miljø foreslås en bevilgning på 27,3 mill. kr.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Sjøtransport er den dominerende transportformen for godstransport ut og inn av Norge, med en andel på 80 pst. Utenrikstransporten omfatter i stor grad transport av store volumer over lange avstander, gjerne med bulklaster som f.eks. petrole-

umsprodukter og mineraler. Transport av petroleumprodukter står for 25 pst. av utenrikstransporten. I innenrikstransporten står sjøtransporten for ca. 50 pst. av godstransporten.

Sjøtransporten 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.

Godsanalysen utført som grunnlag for Nasjonal transportplan 2018–2029, viser at potensialet for godsoverføring mellom transportformene utgjør en relativt liten andel av transportvolumet på norsk område. Det anslås at 5–7 millioner tonn av dagens godstransport på om lag 270 millioner tonn på vei potensielt kan overføres til sjø eller jernbane. Den samlede overføringseffekten av de foreslåtte tiltakene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er beregnet til om lag 2,4 millioner tonn gods eller 1,4 milliarder tonnkilometer.

For å lykkes med godsoverføring må aktører i hele transportkjeden bidra. De fleste trafikkhavnene er kommunale, og staten eier ingen ordinære trafikkhavner. Kommunene har som planmyndighet og havneeier derfor en sentral rolle i å tilby og legge til rette for attraktive havnetjenester. Effektiv drift og forvaltning av havnene vil kunne legge til rette for å overføre gods fra vei til sjø, men det er markedsaktørene, herunder vareiere og transportører, som velger den transportformen som er best tilpasset egne behov.

Regjeringen har de siste årene etablert nye tilskuddsordninger for å stimulere til økt godstransport på sjø. Fra 2015 er det gitt statlig tilskudd til kommunalt havnesamarbeid som skal bidra til mer effektive havner. En statlig treårig forsøksordning for tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø ble innført i 2017.

Utviklingen av autonome fartøyer med lav eller nullutslippsteknologi kan redusere sjøtransportens miljøpåvirkning, bidra til økt sjøsikkerhet, samt gjøre sjøtransport konkurransedyktig på nye områder, og bidra til å flytte godstransport fra vei til sjø. Samtidig vil utviklingen av autonome fartøyer kreve videreutvikling av statlige sjøsikkerhetstjenester, infrastruktur og regelverk. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet samarbeider derfor med industrien og forskningsmiljøer for å bygge opp ny kunnskap. Samarbeid om områder for testing av autonome fartøyer, bl.a. i Trondheimsfjorden, er et viktig tiltak i denne sammenheng.

Norge har maritime næringer som er unikt posisjonert for å være i tet innenfor utvikling og bruk av autonome skip. Det er viktig å legge til rette for at norsk forskning og utvikling fortsetter å være verdensledende innenfor maritim automatisering og autonome transportløsninger.

Kystverket har ansvaret for forebyggende sjøsikkerhetstiltak, som navigasjonsinfrastruktur, lostjenesten og sjøtrafikksentraltjenesten. Tiltakene bidrar til forutsigbar og sikker seilas og reduserer risikoen for alvorlige hendelser. Kystverkets navigasjonsinfrastruktur omfatter i overkant av 21 000 navigasjonsinnretninger, som fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvarere. Tilgjengeligheten (opptid) til navigasjonsinnretningene er høy.

Sjøtrafikksentraltjenestene kan oppdage avvik fra normalt seilingsmønster, og dermed avdekke hendelser og ulykker på et tidlig tidspunkt og bistå eller organisere assistanse. I 2017 startet Kystverket etablering av AIS-basestasjoner (Automatic Identification System) på Svalbard som kontinuerlig mottar posisjonsrapporter fra skip gjennom AIS-systemet. Naturmiljøet på Svalbard er sårbart for akutt forurensning, og ulykker særlig med cruiseskip kan i verste fall få vesentlige konsekvenser. Dette krever kontinuerlig overvåking av skipstrafikken.

Vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrstasjoner ble i 2017 beregnet til om lag 1,55 mrd. kr, hvorav 1,1 mrd. kr gjelder navigasjonsinnretninger. Etterslepet er redusert sammenlignet med 2016. For å unngå at infrastrukturen forfaller må det utføres jevnlig vedlikehold.

Klimaendringene krever endret standard på nyanlegg og kan bidra til å øke kostnadene til planlegging, etablering, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur. Dette følges opp i planprosessene og ved prosjektering bl.a. gjennom å endre dimensjonering.

Kystverket har det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning og for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem. Det forventes at sjøtransportens aktivitet, målt i utseilt distanse, vil øke i årene fremover. Dette kan føre til økt risiko for skipsulykker og akutte forurensningshendelser dersom det ikke iverksettes nye tiltak eller eksisterende tiltak videreutvikles.

Med økt maritim aktivitet i nordområdene er det behov for å utvikle nye metoder for å identifisere og bekjempe oljeforurensning i islagte farvann. I tillegg vil samarbeid med andre land om oljevernberedskap i Arktis være viktig. Nye meto-

der kan medføre økt behov for opplæring og gjennomføring av øvelser.

Regjeringen vil styrke arbeidet mot marin forøpling, og regjeringen har som ambisjon at havområder og ferskvann ikke skal tilføres plast og mikroplast. Transportsektoren bidrar til utslippene gjennom bl.a. slitasje på bildekk, som er den største kjente kilden til mikroplast. Andre kilder til mikroplast fra sektoren er vedlikehold av skip og fritidsbåter, slitasje på veimaling, bitumen i asfalt og forøpling fra transportmidler på vei og fra skipsfart.

Krav til sjøsikkerhet og stadig større fartøyer krever større manøvreringsrom og øker behovet for å utdype og utvide farleder og havneområder. Når tiltak gjennomføres, utfører Kystverket en rekke miljømudringsprosjekter som fjerner forurensete masser og sikrer disse i godkjente deponier. Kystverket er også i gang med et utviklingsprosjekt, der de undersøker effektene av trykkbølger som følge av undervannsprenginger og bruk av boblegardin som et avbøtende tiltak.

Norsk tilstedeværelse på Jan Mayen opprettholdes også etter at Loran-C ble lagt ned 1. januar 2016. Jan Mayens beliggenhet gjør øya godt egnet for referansestasjoner for satellittbaserte navigasjonssystemer, slik som EGNOS og Galileo. Bygningsmassen på øya er av eldre dato, og prosjektering av nytt hovedbygg er startet.

## Resultatrapport 2017

### *Fremkommelighet*

I 2016 satte regjeringen ned et lovutvalg som fikk i oppdrag å utarbeide forslag til ny havne- og farvannslov. Formålet var å få på plass et mer brukervennlig og tidsriktig regelverk for å bedre sikkerheten til sjøs og legge til rette for en mer effektiv og miljøvennlig sjøtransport. Utvalget leverte 1. mars 2018 sin utredning, NOU 2018:4 *Sjøveien videre*, til Samferdselsdepartementet.

Analyser og utredninger av godstransportsektoren generelt, og sjøtransport og havnemarkedet spesielt, har gitt et bedre faglig grunnlag for å utvikle virkemidler og tiltak innenfor transportsektoren. Kystverket har utredet mulige effektiviserings- og miljøtiltak i havner og analysert godsomslaget i stamnetterminalene. Samferdselsdepartementet har hatt ansvaret for å bedre datagrunnlaget for å utvikle mer pålitelig statistikk og

kartlegging av varestrømmer. Kystverket har styrket sin kapasitet og kompetanse innenfor analyse og utredning. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Kystverket i 2017 bl.a. datagrunnlag i forbindelse med arbeidet med ny nærskipfartsstrategi og havneplan.

- To investeringsprosjekter ble avsluttet i 2017:
- Napp fiskerihavn i Flakstad kommune, Nordland. Prosjektet besto av utdyping av innseilingen, bygging av molo og etablering av nytt næringsareal
  - Farledsprosjektet Innseiling Oslo – fra Drøbakundet til Oslo havn. Prosjektet besto av utdyping av 24 grunner og etablering av et betydelig antall navigasjonsinstallasjoner.

I 2017 ferdigstilte Kystverket et forprosjekt for Stad skipstunnel. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) var ferdig i mai 2018 og viste at forventet kostnad er økt til 3,7 mrd. kr og forventet nytte redusert til -3,1 mrd. kr. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget om videre behandling av saken.

Kystverket fikk i 2017 i oppdrag å vurdere hvilke muligheter som foreligger for å få gjennomført en utbedring av innseilingen til Halden. På grunnlag av denne vurderingen ga departementet Kystverket i april 2018 et nytt oppdrag om å utrede prosjektet videre.

### *Sjøsikkerhet*

Vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger ble i 2017 i hovedsak gjennomført etter planen. Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretninger er redusert fra om lag 1,2 mrd. kr i 2016 til om lag 1,1 mrd. kr i 2017. Navigasjonsinnretninger som er viktig for sikkerheten, ble prioritert. Av hensyn til sjøsikkerheten er vedlikehold av innretninger med direkte betydning for sikker navigasjon prioritert fremfor bygninger. For å opprettholde sikkerhetsnivået ble det i 2017 også prioritert å utbedre stormskader på innretningene.

Tabell 5.30 viser tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner og lysbøyer, samt radar-svarere. Tilgjengeligheten var 99,8 pst. i 2017, og det var ingen ulykker som følge av svikt i navigasjonsinnretningene.

Tabell 5.30 Tilgjengelighet (oppetid) i Kystverkets navigasjonsinnretninger

|                        | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Antall anlegg          | 5 979 | 6 094 | 6 244 | 6 338 |
| Antall slukninger      | 956   | 992   | 828   | 837   |
| Antall slukkedøgn      | 6 242 | 6 731 | 4 754 | 5 777 |
| Tilgjengelighet i pst. | 99,7  | 99,7  | 99,8  | 99,8  |

Kilde: Kystverket

AIS er et sentralt hjelpemiddel i sjøtrafikkovervåkingen. Sjøtrafikksentralene benytter informasjon både fra de landbaserte AIS-basestasjonene og AIS-satellittene. Gjennomsnittlig tilgjengelighet for de 65 AIS-basestasjonene som opereres av Kystverket, var 98,6 pst. i 2017.

I 2017 og 2018 er trafikkovervåkingen langs vestsiden av Spitsbergen styrket gjennom etablering av basestasjoner som kontinuerlig mottar posisjonsrapporter fra skip gjennom AIS-systemet.

For å unngå farlige situasjoner og sikre god trafikkflyt gir Kystverkets sjøtrafikksentraler informasjon til fartøyer om bl.a. værforhold og skipstrafikk, assisterer fartøyer med navigeringen ved behov og organiserer trafikken i sine tjenestoområder. Sjøtrafikksentralene ga i overkant av 413 000 seilingsklareringer i 2017, som er en liten økning fra 2016, jf. tabell 5.31. Fra 2010 til 2017 har antall seilingsklareringer økt med over 60 pst. Årsaken er primært utvidelsen av tjenestoområdene til sjøtrafikksentralene Fedje og Horten.

Tabell 5.31 Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentraler

|                          | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Fedje                    | 93 251  | 93 466  | 93 258  | 92 893  |
| Kvitsøy                  | 155 438 | 151 796 | 151 631 | 152 516 |
| Horten                   | 103 580 | 114 268 | 154 716 | 159 463 |
| Brevik                   | 8 608   | 9 063   | 8 571   | 8 877   |
| Alle seilingsklareringer | 360 877 | 368 593 | 408 176 | 413 749 |

Kilde: Statistisk sentralbyrå/Kystverket – StatRes

Tabell 5.32 Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen

|                                       | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Antall inngrep                        | 7 225 | 7 403 | 6 973 | 8 494 |
| Andel inngrep av alle seilaser (pst.) | 2,0   | 2,0   | 1,7   | 2,1   |

Kilde: Kystverket

Tabell 5.32 viser at antall inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen har holdt seg stabilt på rundt 2 pst. av alle seilaser.

Det ble i 2017 gitt 413 749 seilingsklareringer for fartøyer over 24 meter fra de fire brukerfinansierte sjøtrafikksentralene. Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker all tankskip- og annen risikotrafikk langs norskekysten og havområdene rundt Svalbard, men gir seilingsklareringer kun til fartøyer med farlig eller forurensende last eller som

er over 150 meter, og som skal seile i farvannet i tilknytning til gassterminalen på Melkøya.

Av disse ble 8 494 fartøyer kontaktet for å redusere risikoen for en alvorlig hendelse. Det ble videre registrert 18 ulykker med skip i sjøtrafikksentralenes tjenestoområder. Ingen av disse skyldtes svikt i sjøtrafikksentraltjenesten. Det er ikke rapportert om person- eller miljøskade ved disse ulykkene.

Lospliktig trafikk omfatter både fartøy med los om bord og fartøy der føreren har farledsbevis. Den registrerte lospliktige trafikken i 2017 utgjorde 122 651 seilinger, som er en økning på 5,4 pst. fra 2016. Av dette ble 81 203 seilaser gjennomført med farledsbevis (økning på 6,5 pst.), mens 40 403 seilaser ble gjennomført med los om bord (økning på 3,8 pst.). Tallene indikerer at den nye farledsbevisordningen har lagt til rette for økt bruk av farledsbevis, og dermed lavere kostnader for skipsfarten.

Det ble i 2017 registrert 16 ulykker med lospliktige fartøyer. Seks ulykker skjedde for fartøyer med los om bord og 10 for seilaser med farledsbevis. Det var ingen ulykker med fartøyer som hadde dispensasjon fra losplikten. Det er dermed ingen endringer i ulykkesstatistikken fra 2016 til 2017.

Kystverkets nettbaserte meldingsportal Safe-SeaNet Norway er en nasjonal meldingsportal for skip og benyttes til å gi informasjon til flere myndigheter ved anløp til havn. Portalen ble videreutviklet i 2017 bl.a. ved å legge bedre til rette for havnenes administrasjon av havnesikring, automatisk oppdatering av faktisk anløps- og avgangstidspunkt i anløpsmeldingene og bedre harmonisering i EU av den elektroniske metoden for anløpsmelding. I 2017 var tjenesten tilgjengelig for brukerne i 99,4 pst. av tiden.

E-navigasjon er et globalt konsept som utvikles i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. E-navigasjon skal legge til rette for digital, automatisk og sømløs utveksling av informasjon mellom skip og mellom skip og myndigheter og havner. Kystverket deltar i flere samarbeidsprosjekter med norsk industri og forskningsinstitusjoner for å utvikle og prøve ut e-navigasjonstjenester, bl.a. SESAME II-prosjektet om standardisert og automatisk skipsrapportering og OPEN BRIDGE-prosjektet om harmonisering av standarder for bl.a. presentasjon av digital informasjon for brusystemer om bord.

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 2017 var om lag 630 havneanlegg godkjent for å ta imot trafikk som faller inn under disse regelverkene.

For å følge opp EUs bestemmelser om havnesikring gjennomførte Kystverket også i 2017 et stort antall verifikasjoner og andre oppfølgingstil-

syn av havneanlegg i henhold til gjeldende forskrifter. Ved avvik fra regelverket utsteder Kystverket pålegg om å lukke avvikene og med krav om at opprettingen skal dokumenteres. Havneanleggene kan miste sin godkjenning hvis dette ikke følges opp. I 2017 var det 629 godkjente havneanlegg, og i 2016 var det 632.

I den åpne delen av BarentsWatch ble trafikken nær doblet fra 2016. Økningen i antall sidevisninger på portalen passerte én million i 2017, og antall brukere har også økt. De mest populære tjenestene er «Bølgevarsel», «FiskInfo» og «Fiskehelse».

Felles ressursregister 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 hovedredningssentralene i 2017, og har over 7 700 registrerte ressurser. Tjenestene bidrar til å effektivisere kontroll og varsling om avvikende oppførsel i norske havområder.

#### *Klima og miljø*

Ifølge Statistisk sentralbyrå var klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske på 2,8 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2016. Dette er en økning på 4,5 pst. fra 2015. Utslippsnivået er likevel lavere enn for noe annet år i perioden 1990–2013. Beregninger fra Havbase (Kystverkets løsning for statistisk havområdeovervåking av skipstrafikk), som foreløpig ikke skiller utslippene på innenriks-, utenriks og gjennomgangstrafikk, tyder på at det fra 2015 til 2016 særlig var en betydelig økning i utseilt distanse (8,1 pst.) og CO<sub>2</sub>-utslipp (9,5 pst.) for passasjerskip. Disse tallene støttes av anløpsstatistikk for cruiseskip, som viser en økning i antall anløp på 6 pst. fra 2015 til 2016. Innenriks sjøfart og fiske sto for ca. 21,3 pst. av de samlede NO<sub>x</sub>-utslippene i Norge i 2016. Sektorens NO<sub>x</sub>-utslipp har blitt betydelig redusert siden 1990, men økte svakt fra 2015 til 2016.

Kystverket stiller strenge krav til lav- og nullutslippsløsninger på egne fartøyer og innleide transporttjenester, som f.eks. slepeberedskap og tilbringer-tjenesten for los. Dette gjelder også ved vedlikeholds- og anleggsarbeid med innleide entreprenører. Fornying av tilbringerflåten har siden 2016 redusert drivstofforbruket med opp mot 30 pst. Etableringen av landstrømtilkobling i Måløy, Ålesund og Sortland er anslått å redusere drivstofforbruket til slepebåtene med ca. 25 pst. Det er stilt klare miljøkrav i anskaffelsen av det

neste multifunksjonsfartøyet OV Ryvingen som blir levert i 2018.

Eierløse blåskjellanlegg som har stått uten tilsyn i mange år, er en utfordring for fartøyer og miljø. For å hindre uønskede trafikkhendelser og skader på marint liv og miljø har Kystverket fjernet anleggene. I 2017 og 2016 fjernet Kystverket om lag 600 tonn plast, metall og betong fra eierløse blåskjellanlegg i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

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 forurensning ikke spres, og at den fjernes på en forsvarlig måte. Kystverket samarbeider med aktuelle kommuner og Miljødirektoratet om miljømu- dring i tilknytning til egne prosjekter og er i dialog om mulig samarbeid i havnene Ålesund, Stavanger og Hammerfest. Det pågår arbeid med å fjerne forurensede sedimenter i prosjektene Båtsfjord fiskerihavn og innseiling Bodø.

I 2017 sto hensynet til miljø sentralt i flere prosjekter. Kystverket har sett behov for et bedre kunnskapsgrunnlag med hensyn til påvirkning på naturmangfold og vannkvalitet, og har satt i gang flere utredningsarbeider for å bedre kunnskapsgrunnlaget. Etaten har 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.

For å redusere forbruket av energi og fossilt drivstoff har Kystverket fortsatt overgangen til LED-lys, solceller og automatisering og fjernovervåking av fyr. Mindre dieselaggregater byttes ut med batteri eller solceller der dette er mulig eller aggregatene moderniseres. Fra 1. januar 2019 skal alle Kystverkets tankanlegg over 10 000 liter være modernisert.

Kystverket skal fjerne kvikksølv fra mekanis- mene for linserotasjon på alle fyr innen utgangen av 2018.

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 forurensning*

Statens beredskap mot akutt forurensning er rettet inn mot fare for og bekjempelse av større tilfel- ler av akutt forurensning som ikke er dekket av kommunal eller privat beredskap. Kystverket er i denne sammenheng nasjonal forurensningsmyn- dighet, og skal sørge for en best mulig samord- ning av den operative beredskapen mot akutt foru- rensning. I tillegg ivaretar Kystverket statens beredskap gjennom å ha personell og materiell i beredskap. Kystverket har døgnkontinuerlig vakt- tjeneste for å motta og følge opp hendelser med akutt forurensning. I 2017 mottok Kystverket i underkant av 1 300 slike henvendelser.

Ved større forurensningshendelser eller fare for forurensning kan Kystverket helt eller delvis overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe foru- rensningen.

I motsetning til større bedrifter og petrole- umsvirksomheten har skipsfarten ingen krav om egen beredskap for å håndtere en akutt foruren- sningshendelse. Den statlige beredskapen er der- for først og fremst innrettet mot tilfeller av større utslipp fra skipsfarten. Dimensjoneringen bygger på kunnskap om miljørisiko og analyser av bered- skapen.

Anbefalingene i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen fra 2014 er fulgt opp. Det er bl.a. anskaffet maritim bredbåndsradio (MBR) til fartøyer med oljevern- materiell om bord, og et nettverk av MBR er eta- blert på Svalbard i forbindelse med etableringen av AIS.

I 2017 var det én statlig aksjon for å begrense eller unngå akutt forurensning i forbindelse med skipsulykker. Det 160 meter lange lasteskipet Tide Carrier fikk motorhavari og kom i drift uten- for Jæren i februar 2017. Rask statlig inngripen, godt samspill mellom sjøtrafikksentral, loser og etablert beredskapsledelse i Horten gjorde at man fikk kontroll over skipet før det drev inn på Jær- strendene. Skipet hadde store mengder oljepro- dukter om bord, og en grunnstøting med påføl- gende oljeutslipp kunne ha ført til betydelige mil- jøskader. Fartøyets eier, managementselskap og fører ble anmeldt for ikke å ha iverksatt nødven- dige tiltak for å hindre fare for akutt forurensning. Saken etterforskes av Økokrim.

Utvikling av nye og bedre metoder og utstyr er nødvendig for å bekjempe akutt forurensning, og Kystverket legger til rette for slik utvikling. Kyst- verket deltok i 2017 i flere FoU-prosjekter innen- for beredskapsområdet. Etter oppgradering av Nasjonalt senter for testing av oljevernutstyr ved



Kystverket i Horten er det gjennomført en rekke aktiviteter. Testanlegget er bl.a. brukt av programmet Oljevern 2015, som er et teknologiutviklingsprogram som Norsk Oljevernforening For Operatørselskapene (NOFO) gjennomfører i samarbeid med Kystverket.

I 2017 gjennomførte Kystverket interne øvelser, øvelser med kommuner og andre samarbeidspartnere i Norge og øvelser med andre stater i henhold til internasjonale avtaler om varsling og assistanse. Kystverket gjennomførte også en internasjonal øvelse for olje- og kjemikalievern (SCOPE 2017) med deltakelse fra relevante nasjonale og internasjonale aktører. Øvelsen inngår som del av Københavnavtalens regionavtale mellom Norge, Sverige og Danmark. Kystverket har gjennomført en evaluering av øvelsen for å sikre at læringspunkter tas med videre i arbeidet med å forbedre beredskapen, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Videre har de nordiske landene styrket samarbeidet for å sikre god oppfølging av ansvarlig forurensning under og etter en forurensningshendelse, med formål å ivareta prinsippet om at den ansvarlige for forurensningen skal dekke kostnadene som påløper ved å hindre forurensning og begrense virkningen av den.

Det internasjonale arbeidet følges opp gjennom deltakelse i møter og andre aktiviteter i IMO, EU/EMSA og Arktisk råd/EPPR. Kystverket leder og følger opp flere prosjekter innen Arktisk råd. Det ble gjennomført flere øvelser i samarbeid med Russland i 2017. Kystverket deltar innenfor miljøkomponenten i NORADs program Olje for utvikling.

Kystverket har forprosjektert to alternative miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Hordaland; tildekking av vraket inkludert last og den forurensete havbunnen, og heving av last med etterfølgende tildekking av vrak og havbunn. Uavhengig av hvilket tiltak som iverksettes, var det nødvendig å etablere en støttefylling for å sikre den ustabile skrånningen under og nedenfor vrakets baugseksjon. Denne var ferdig i juli 2016 og måtte konsolideres i halvannet år. I Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* er det orientert om arbeidet med og resultat av etableringen av støttefyllingen. Som det går frem der, ble det ikke registrert spredning av forurensning av betydning som følge av arbeidene. Havforskningsinstituttets prøvetaking av fisk og skalldyr i 2016, før og etter etablering av støttefyllingen, viser også at 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 har konkludert med at støttefyllingen har stabilisert de rasutsatte partiene av sjøbunnen, slik det var beregnet før etableringen.

I 2017 ble den statlige slepeberedskapen i regi av Kystverket ivaretatt av fire fartøyer, to i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett på Sørlandet. Denne beredskapen må ses i sammenheng med Kystvaktens og Redningsselskapets ressurser, samt andre private og offentlige fartøyer med slepekapasitet.

Etter andre verdenskrig ble fartøyer lastet med tyskproduserte kjemiske stridsmidler senket i Skagerrak. Med bistand fra Forsvarets forskningsinstitutt har Kystverket lokalisert 36 skipsvrak med slik last. Flere av vrakene er påvist utenfor det tidligere kjente området. Et utvidet og korrekt område er nå markert i sjøkartene. Veiledningsmateriale for fiskere er oppdatert og publisert på Kystverkets nettsider. Videre er det avholdt informasjonsmøte med fiskere og lokale myndigheter i området.

#### *Andre saker*

Driften av samfunnet Jan Mayen har gått som normalt i 2017. Det har vært utført normalt vedlikehold på stasjonen. Loran-C er avvirket, og de siste arbeidene med nedrigging av infrastrukturen ble utført primo 2018.

#### **Mål og prioriteringer 2019**

For å stimulere til mer godstransport på sjø foreslås det å sette av midler til prøveordningen for tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø og tilskuddsordningen for havnesamarbeid. Videre foreslås det en bevilgning til en ny, treårig prøveordning for tilskudd til investeringer i effektive og miljøvennlige havner.

Utbedring av farleder og reduksjon i losberedskapsavgiften er andre viktige tiltak for å øke godstransporten på sjø.

I 2019 vil det arbeides med forskrifter til ny loslov, samt tilsyn og kontroll med farledsbevisordningen og etterlevelsen av losplikten. Kystverket skal prioritere å følge opp hendelser/ulykker hvor fører har farledsbevis eller hvor det er los ombord.

Konkurransetsettingen av tilbringertjenesten for los ble gjennomført i 2016, og forventes å fortsatt gi en kostnadseffektivisering sammenlignet med drift i egenregi av Kystverket. Reduksjonen

av losberedskapsavgiftene på 86 mill. kr fra 2016 videreføres i 2019.

Som en del av arbeidet med å opprettholde kapasiteten til å overvåke skipstrafikken i norske havområder vil satellitten NORSAT-3 settes i drift ved årsskiftet 2019/2020. Den bygges i samarbeid med Forsvaret og Norsk Romsenter og vil være utstyrt med både mottaker for posisjonsrapporter som skip sender ut gjennom AIS-systemet (Automatic Identification System) og radiopeiling av signaler fra skipenes navigasjonsradarer. Trafikkovervåkingen langs kysten av Svalbard styrkes videre gjennom å etablere basestasjoner i AIS-systemet som ble startet opp i 2017.

Statistisk sentralbyrå publiserer transportstatistikk som baserer seg på gods- og lastemengder som rapporteres inn gjennom Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway (SSN). Kystverket og Statistisk sentralbyrå vil i 2019 utvikle statistikkarbeidet videre med sikte på ytterligere forenkling av rapporteringen av opplysninger og forbedring av datakvaliteten.

I 2019 vil farledsprosjektene innseiling Grenland og innseiling Bodø videreføres, mens havne- og farledsprosjektene innseiling Vannavalen og innseiling Ålesund startes opp. Fiskerihavnprosjektene Gjerdsвика og Breivikbotn ferdigstilles.

Som del av regionreformen skal statens eierskap og forvaltning av fiskerihavner overføres til de nye fylkeskommunene fra 1. januar 2020. Etter dette 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.

Overføring av Kystverkets rettigheter i fiskerihavneanlegg til fylkene må tinglyses. Dette er et omfattende arbeid som Kystverket starter i 2019, og som vil gå over flere år. Selve ansvarsoverføringen kan gjennomføres med virkning fra 1. januar 2020, selv om tinglysingen skjer senere.

Navigasjonsinfrastrukturen må ha høy kvalitet og levere stabil informasjon til brukerne. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterlepet trappes ytterligere opp i 2019. Vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretninger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen vil prioriteres med bakgrunn i bl.a. trafikk- og risikovurderinger. Samtidig arbeides det for å samle vedlikeholdsarbeidet geografisk for å sikre effektiv ressursutnyttelse. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterlepet for fredede fyrbygninger videreføres.

E-navigasjon er et globalt konsept utviklet i regi av IMO for å legge til rette for digital, automatisk og sømløs utveksling av informasjon mellom

skip og myndigheter. Kystverket deltar i flere prosjekter sammen med norsk industri og forskningsmiljøer for å prøve ut enkelte e-navigasjonsløsninger. Arbeidet videreføres i 2019.

De fem sjøtrafikksentralene fornyes og oppgraderes for å sikre at de kan operere som forutsatt. I 2019 prioriteres fornying av teknisk utstyr. Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet videreføres.

Innenfor havnesikring og terrorberedskap i havner videreføres arbeidet med å påse at norske havneanlegg er sikret i henhold til gjeldende havnesikringsregelverk, samt å føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til regelverket. Kystverket vil opprettholde sin døgnkontinuerlige vaktordning for maritime sikringshendelser.

Kystverket vil arbeide videre med kunnskapsgrunnlaget om årsaker til fritidsbåtulykker. Basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag, herunder Statens havarikommisjon for transports rapport om fritidsbåtulykker som ventes våren 2019, vil Kystverket utrede tiltak innen eget ansvarsområde for å styrke sikkerheten for fritidsfartøyer. Videre vil Kystverket arbeide for å gjøre lokale fartsforskrifter tilgjengelig for brukerne, bl.a. ved å sørge for nødvendig støtte og veiledning til kommunene om den digitale kartløsningen som de lokale forskriftene blir lagt inn i.

Kystverket har ansvar for å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innen egen sektor og gjennom egen virksomhet, bl.a. ved forvaltning av havner og sjøtransport og ansvaret for sjøsikkerhet og beredskap. Nytt kunnskapsgrunnlag om klimagassutslipp og miljøpåvirkning fra skipstrafikken skal analyseres og om mulig omsettes til tiltak for å følge opp Norges internasjonale forpliktelser om reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren. En viktig forutsetning for å redusere dette utslippet er tilgang på fornybare energibærere og null- og lavutslippsdrivstoff. Kystverket vil sammen med andre myndigheter vurdere tiltak og egnede virkemidler for å stimulere til økt bruk av lavutslippsteknologi i nærskipfartflåten. Samarbeidet med havnene om å heve kompetansen i havnene om klima og miljø videreføres.

Kystverket vil fortsette samarbeidet med kommuner og andre statlige myndigheter ved opprydding av forurensede sedimenter i forbindelse med havne- og farledstiltak. Etaten bidrar til vurdering av miljøpåvirkning fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen og følger opp hvordan Kystverkets tiltak påvirker vannkvaliteten.

I arbeidet mot akutt forurensning prioriteres forskning og utvikling innen håndtering av akutt

forurensning og utstyr i islagte farvann samt konkrete tiltak som styrker oljevernberedskapen i nordområdene, bl.a. ved å gjennomføre øvingsaktivitet i isfylte farvann. Videre skal Kystverket i samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø utrede etablering av fasiliteter for testing av oljeverntechnologi.

Enkelte av prosjektene i samarbeidet mellom Kystverket og Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO) om oppfølging av teknologiutviklingsprogrammet Oljevern 2015 videreføres i 2019. Hoveddelen av prosjektene skal bidra til å forbedre oljevernberedskapen i arktiske farvann.

Kystvakten overtar det operative ansvaret for den statlige slepeberedskapen fra 1. januar 2020, og skal tilføres to nye fartøyer for å ivareta dette ansvaret. Kystverket vil som før være ansvarlig myndighet. Fra 2019 vil Kystvakten overta den delen av beredskapen som frem til nå har vært dekket av ett av de innleide slepefartøylene i nord. Dette vil bidra til en gradvis innfasing av den nye ordningen, og slepeberedskapen opprettholdes på samme nivå som i dag. Midlene som spares inn ved å leie inn ett fartøy mindre i 2019 vil benyttes til å utstyre Kystvaktens slik at de blir i stand til å ivareta beredskapen og til å trene opp kystvaktens personell.

Kystverket vil i 2019 følge opp evalueringen etter øvelsen SCOPE 2017. De viktigste områdene som vil bli fulgt opp, gjelder varsling av hendelser, forespørsel om assistanse og vertsnasjonsstøtte, samvirket mellom aktører i forbindelse med kjemikaliehendelser til sjøs, i tillegg til samhandling mellom aktørenes kommunikasjonsenheter under en statlig aksjon.

Arbeidet med å bygge opp kapasitet for å gjennomføre oljevernaksjoner i mørke og med dårlig sikt videreføres med Kystverkets og Kystvaktens fartøyer. På Svalbard kombineres utbyggingen av AIS-basestasjoner med etablering av maritim bredbåndsradio. Dette vil forbedre beredskapen i et område hvor kommunikasjon er en stor utfordring. Kystverket vil bidra i arbeidet med å etablere et statlig beredskapssenter på Svalbard. Dette vil forbedre lagringskapasiteten på depotet og legge til rette for et hensiktsmessig aksjonslokkale.

Kystverket ivaretar norske interesser gjennom internasjonale forpliktende samarbeidsavtalene som Arktisk oljevernavtale, BONN-avtalen, Københavnavtalen, Norge–Russland-avtalen og gjennom EU og IMO. I tillegg har Kystverket samarbeidsavtaler med både den amerikanske og den kanadiske kystvakten. Kystverket deltar i

Norads Olje for utviklingsprogram og prioriterer deltagelse i Øst-Afrika og Myanmar i 2019, i tillegg til å legge til rette for besøk og orienteringer fra andre stater.

Kystverket vil i 2019 videreføre arbeidet med å etablere miljøtiltak mot kvikksølvforurensning fra ubåtvraket U-864 utenfor Fædje. Staten vil detalj-spesifisere og lyse ut på anbud en tildekking av vraket og forurenset havbunn, med sikte på å gjennomføre tiltaket sommeren 2020.

I tråd med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett for 2012 har Kystverket forprosjektert to alternative miljøtiltak mot kvikksølvforurensningen fra U-864; tildekking og heving av last. Kystverket har, med bistand fra en lang rekke fagmiljøer, anbefalt tildekking. Dette på basis av vurderinger av miljørisiko ved alternativene. Det er vurdert at en tildekking har lavest miljørisiko under gjennomføring av tiltaket, samtidig som den effektivt vil hindre fremtidig forurensning. Kystverket har vurdert at en tildekking vil sikre like god miljøkvalitet ved vraket som det som er typisk for nordlig del av Nordsjøen.

Ved valg av miljøtiltak er det også lagt vekt på erfaringer fra undersøkelsene av vraket i 2014. I 2014 ble det bl.a. mudret ved vrakets akterseksjon for å undersøke tilstanden til kvikksølvbeholdere lagret i kjølen. Man fikk tilgang til de to bakerste rommene i kjøle på akterseksjonen, men de viste seg å være tomme. Disse undersøkelsene viste at arbeid på og nede i havbunnen vil spre forurensete sedimenter, som er ekstremt forurenset ved vraket. Det er også lagt vekt på erfaringer fra arbeidet i 2016 med etablering av støttefyllingen for å stabilisere den rasutsatte skråningen ved vraket. Etableringen av støttefyllingen, som i prinsippet er samme type operasjon som etablering av en tildekking, viste at dette arbeidet kan gjennomføres med kjent og vel utprøvd teknologi og uten nevneverdig spredning av forurensning. Dette vil sikre en miljømessig trygg og forsvarlig løsning, ved at det etablerer en solid og permanent isolasjon av kvikksølvforurensningen i og ved vraket av U-864.

I 2019 vil aktiviteten på Jan Mayen være knyttet til normal drift, i tillegg til utskifting av aggregater. Forprosjektet for nytt hovedbygg er planlagt ferdigstilt i 2019.

Senter for oljevern og marint miljø skal i 2019 på vegne av norske myndigheter bl.a. bidra inn til den internasjonale Our ocean-konferansen som skal arrangeres i Oslo i 2019. Videre skal senteret i samarbeid med Kystverket utrede etablering av fasiliteter for testing av oljeverntechnologi.

### Nærmere om budsjettforslaget

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonalt transportplan 2018–2019* varslet regjeringen en gradvis innføring av ressursene til transportinfrastruktur i planen, og at ressursbruken i de enkelte budsjettår

vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. I tabell 5.33 som viser status for oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023, er det brukt gjennomsnittlig ramme for første del av planperioden som referanse.

Tabell 5.33 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperioden – Kystforvaltning

|  |  | Mill. 2019-kr    |                    |                 |
|--|--|------------------|--------------------|-----------------|
| Kap./<br>Post                          |  | Gj.snitt per år  |                    | Forslag<br>2019 |
|  |  | NTP<br>2018–2023 | Bevilgning<br>2018 |                 |
| 1360                                   | Kystverket                                     |                  |                    |                 |
| 01                                     | Driftsutgifter                                 | 769,5            | 654,4              | 672,9           |
| 30                                     | Nyanlegg og større vedlikehold                 | 730,5            | 425,4              | 358,5           |
| 45                                     | Større utstyranskaffelser og vedlikehold       | 282,8            | 247,8              | 251,8           |
| 60                                     | Tilskudd til fiskerihavner                     | 63,3             | 32,0               | 42,0            |
| 71                                     | Tilskudd til havnesamarbeid                    | 7,4              | 10,9               | 10,9            |
| 72                                     | Tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø    | 105,7            | 77,4               | 77,4            |
| 73                                     | Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner | 105,7            | -                  | 50,0            |
| Sum NTP-formål på kap. 1360 Kystverket |  | 2 064,9          | 1 447,8            | 1 463,5         |

Tabellen omfatter de delene av Kystverkets virksomhet som inngår i den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan 2018–2029. Beløpene kan derfor ikke direkte sammenlignes med bevilgningstallene under kap. 1360. For Kystverket er oppfølgingen etter andre år av seksårsperioden

23,5 pst. Med gradvis opptrapping vil budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (33,3 pst. av planrammen) det andre året. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029.

**Kap. 1360 Kystverket**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse  | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>   | 1 689 849        | 1 692 687                   | 1 715 100       |
| 21   | Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>  | 9 865            | 18 065                      | 44 000          |
| 30   | Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>                                      | 445 783          | 415 400                     | 358 500         |
| 34   | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>                             | 5 406            | 39 300                      | 40 200          |
| 45   | Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i> | 212 844          | 260 300                     | 270 500         |
| 60   | Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>                                     | 44 606           | 31 100                      | 42 000          |
| 71   | Tilskudd til havnesamarbeid   | 4 891            | 10 600                      | 10 900          |
| 72   | Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>                     | 6 864            | 75 200                      | 77 400          |
| 73   | Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>                      |                  |                             | 50 000          |
|      | Sum kap. 1360   | 2 420 108        | 2 542 652                   | 2 608 600       |

Til Kystverket foreslås det bevilget 2 608,6 mill. kr.

Det foreslås 1 715,1 mill. kr på post 01 Driftsutgifter og 44 mill. kr på post 21 Spesielle driftsutgifter. På post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, og post 45 Større utstyrsanskaffelser, foreslås det bevilget henholdsvis 358,5 mill. kr og 270,5 mill. kr. Videre foreslås det bevilget 10,9 mill. kr til tilskudd til havnesamarbeid, 77,4 mill. kr til tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, 50 mill. kr til den nye, treårige prøveordningen for tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, og 42 mill. kr til tilskudd til fiskerihavneanlegg

Deler av Kystverkets virksomhet er finansiert gjennom sektoravgifter. Det vises til omtale av kap. 5577, post 74, under programkategori 21.10 Administrasjon.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 1 715,1 mill. kr.

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og hindre og begrense skadeeffektene ved akutt forurensning. Videre

driver Kystverket tjenesteproduksjon, som losordningen og sjøtrafikksentraler, og utbygging og utbedring av farleder og fiskerihavner.

**Los og sjøtrafikksentraler**

Til los og sjøtrafikksentraler foreslås det 839 mill. kr.

Det foreslås 721 mill. kr til drift av losordningen. Losordningen er i hovedsak avgiftsfinansiert, men 86 mill. kr finansieres gjennom statlig bevilgning.

Sjøtrafikksentraltjenesten er et viktig virkemiddel for å unngå kollisjoner eller grunnstøtinger med risikofartøyer og i utsatte områder. Det settes av 91 mill. kr til driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge. Dette finansieres gjennom sektoravgifter.

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker alle tankskip og risikotrafikk langs hele kysten og havområdene rundt Svalbard og gassterminalen på Melkøya. Utgiftene til driften av sjøtrafikksentralen i Vardø, 27 mill. kr, er finansiert gjennom statlig bevilgning.

### Navigasjonsinfrastruktur

Den fysiske navigasjonsinfrastrukturen er viktig for å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Det foreslås 372 mill. kr. Midlene på posten bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene. Drift og vedlikehold av installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres.

Innenfor posten foreslås det også å sette av midler til drift og videreutvikling av elektroniske meldings- og navigasjonstjenester. Blant prosjektene som prioriteres i 2019 er Felles ressursregister og utvikling av e-navigasjonstjenester.

### Beredskap mot akutt forurensning

Som del av den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning settes det av 274 mill. kr til flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, gjennomføring av kurs og øvelser og den nasjonale slepeberedskapen.

Den operative slepeberedskapen er i dag konkurranseutsatt og utføres av private aktører. Fra og med 2020 skal den operative slepeberedskapen utføres av Kystvakten. For å kunne utruste Kystvaktens fartøy er 46 mill. kr rammeoverført fra Kystverket til Forsvaret, jf. kap. 1790, post 01.

### Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Det settes av 210 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, havnesikkerhet og administrasjon. Kystverkets forvaltningsoppgaver er nedfelt i bl.a. havne- og farvannsloven, losloven, forureningsloven og Svalbardmiljøloven.

### Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 44 mill. kr for å dekke utgifter til tiltak for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning, samt fjerne gjenstander i eller nær farledene som kan medføre fare for skipstrafikken.

Videre skal bevilgningen dekke utgifter til arbeidet med å etablere miljøtiltak mot kvikksølvforurensning fra ubåttraket U-864 utenfor Fedje i Hordaland. For 2019 settes det av 30 mill. kr til prosjektering. Den totale utgiften for tildekking er beregnet til 335 mill. kr. Kontrakt for arbeidene som skal foretas i 2020, vil bli inngått i 2019, jf. forslag til romertallsvedtak om å pådra forpliktelser for investeringer ut over budsjettåret.

I tilfeller av akutt forurensning kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten iverksetter, 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 forurensner er betalt. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre inntil 70 mill. kr per aksjon utover bevilgningen, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Det foreslås bevilget 358,5 mill. kr. Videre foreslås en fullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret for investeringer, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen omfatter 78 mill. kr til investeringer i navigasjonsinfrastruktur. Midlene på posten bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene. Videre vil 281 mill. kr gå til investeringer i fiskerihavner og farleder.

I 2019 planlegges det å gjennomføre tiltak i følgende fiskerihavner:

- Breivikbotn fiskerihavn, Hasvik kommune, Finnmark – ferdigstilles i 2019
- Gjerdsvika fiskerihavn, Sande kommune, Møre og Romsdal – ferdigstilles i 2019.

I tråd med Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av folkevalgt nivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017), skal ansvaret for fiskerihavnene overføres fra staten til regionalt nivå. Endringen vil skje fra 1. januar 2020. Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2018 vedtok Stortinget at Samferdselsdepartementet kan inngå avtaler om forskuttering av fiskerihavne- og farledsprosjekter innenfor en ramme på 350 mill. kr ut over gitt bevilgning, jf. Innst. 2 S (2017–2018). Ni av 20 fiskerihavnrelaterte prosjekter i Nasjonal transportplan 2018–2029 har søkt på ordningen.

Farledstiltakene skal bidra til at farleder får dybde, bredde, og navigasjonsinfrastruktur som gir god sikkerhet og fremkommelighet. Det planlegges å gjennomføre følgende farledsutbedringer i 2019:

- innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble kommune, Telemark – ferdigstilles i 2020
- innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – ferdigstilles i 2020
- innseiling Ålesund, Ålesund kommune, Møre og Romsdal – startes opp i 2019.
- innseiling Vannavalen, Karlsøy kommune, Troms – startes opp og ferdigstilles i 2019.

Innseiling Grenland og innseiling Bodø har blitt noe forsinket sammenlignet med opprinnelig plan.

### **Post 34 Kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift**

Det foreslås bevilget 40,2 mill. kr for å bedre innseilingsforholdene til kvartstittbruddet innerst i Leirpollen i Tana kommune i Finnmark.

Dette 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 for å bedre innseilingsforholdene til Leirpollen omfatter breddeutvidelse og utdyping ned til -9 meter. Kostnadsrammen på prosjektet er totalt på 124 mill. kr, og det er planlagt ferdigstilt i 2020.

### **Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold**

Det foreslås bevilget 270,5 mill. kr.

Bevilgningen omfatter anskaffelser av IKT-utstyr og produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentraler, los, beredskap mot akutt forurensning og Kystverket Rederi.

82 mill. kr går til navigasjonsinfrastruktur. Midlene bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det settes også av 18 mill. kr til beredskap mot akutt forurensning.

Utbyggingen av landbaserte AIS-basestasjoner på Svalbard som vil gi sanntidsoversikt over skipstrafikken i farvannet rundt øygruppen, videreføres. Dette vil gi bedre mulighet til å avverge ulykker og forenkle søk- og redningsoperasjoner.

Til fornying av det tekniske utstyret ved sjøtrafikksentralene foreslås 61,5 mill. kr. Om lag 2 mill. kr er avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74.

Det er satt av midler til å fortsette utvidelsen av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet. Tjenesteområdet vil etter utvidelsen omfatte farvannet fra Fedje til Kristiansund.

Innenfor losordningen settes det av 16 mill. kr til investeringer i IKT-verktøy og losstasjoner. Investeringene er avgiftsfinansierte, jf. kap. 5577, post 74.

Det er satt av 87,6 mill. kr til å bygge et femte multifunksjonsfartøy til Kystverket. Byggingen

går over to år, og fartøyet vil med dette være fullfinansiert. Dette vil være det tredje av Kystverkets fartøyer med hybrid fremdriftsteknologi som gir lavere utslipp av klimagasser og støy.

### **Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg**

Det foreslås bevilget 42 mill. kr.

Bevilgningen går til å delfinansiere kommunale fiskerihavneanlegg og ferdigprosjekter fylkeskommunale eller kommunale fiskerihavnetiltak som ligger inne i Nasjonalt transportplan 2018–2029. Tildeling skjer etter søknad. Hensikten med tilskuddsordningen er å stimulere til lokal og regional næringsutvikling. Det kan gis inntil 50 pst. i samlet statlig tilskudd.

### **Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid**

Det foreslås bevilget 10,9 mill. kr.

Tilskudd gis innenfor rammen av EUs statsstøtte- og konkurranseregulering. Formålet med ordningen er å støtte havnesamarbeid som stimulerer til transport av mer gods på sjø. Ordningen skal legge til rette for at sjøtransportens konkurransevne styrkes ved at havnene etablerer samarbeidsløsninger som gir bedret transportkvalitet og reduserte kostnader for brukerne.

### **Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø**

Det foreslås bevilget 77,4 mill. kr.

Tilskuddsordningen ble etablert i 2017 som en midlertidig forsøksordning over tre år. 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.

**Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner**

Det foreslås bevilget 50 mill. kr til den nye tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner. Ordningen etableres som en midlertidig forsøksordning over tre år, og skal evaluseres senest i 2021.

Formålet med ordningen er å bidra til å gjøre sjøtransport mer konkurransedyktig sammenlignet med veitransport, samt bidra til lavere transportkostnader, godsoverføring fra vei til sjø og positive klima- og miljøeffekter.

Tilskuddsordningen er rettet mot havnene og skal effektivisere logistikkjeden gjennom å utløse samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer i allment tilgjengelige havner som ellers ikke ville blitt realisert.

Ordningen utformes i tråd med EØS-avtalens alminnelige gruppeunntak for offentlig støtte til havneinvesteringer. Ordningen avgrenses mot eksisterende ordninger, herunder Enova. Aktuelle prosjekter kan inkludere investeringer i havneinfrastruktur og tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøsida, samt mudring.

**Kap. 4360 Kystverket**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse      | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|-----------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 02   | Andre inntekter | 31 185           | 12 000                      | 12 300          |
|      | Sum kap. 4360   | 31 185           | 12 000                      | 12 300          |

**Post 02 Andre inntekter**

Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens bered-

skap mot akutt forurensning. Det budsjetteres med 12,3 mill. kr på posten i 2019.

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

**Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                  | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter              | 47 014           | 47 606                      | 54 600          |
| 30   | Nytt hovedbygg på Jan Mayen |                  | 5 000                       | 5 100           |
|      | Sum kap. 1361               | 47 014           | 52 606                      | 59 700          |

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 54,6 mill. kr.

Samferdselsdepartementet koordinerer driften av og har budsjettansvaret for Samfunnet Jan Mayen, men den daglige driften utføres av Forsvaret. Samfunnet Jan Mayen omfatter all felles infrastruktur på øya og personellet som driver denne. Samfunnet yter i dag tjenester til Meteorologisk institutt, bakkestasjonene for EGNOS og Galileo,

Telenor Maritim Radio og seismiske stasjoner. Samferdselsdepartementet har avtaler med de institusjonene som har ansvaret for disse tjenestene. Avtalene omfatter bl.a. hvilke arbeidsoppgaver som skal utføres av personellet på øya og inndekning av fellesutgifter.

Bevilgningen skal i hovedsak dekke kostnadene til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen i tillegg til utskifting av aggregater.



**Post 30 Nytt hovedbygg på Jan Mayen**

Det foreslås bevilget 5,1 mill. kr til forprosjekt for nytt hovedbygg på Jan Mayen.

Bygningsmassen på Jan Mayen er utdatert og har behov for utskifting. Bygget ble satt opp i

1958–60, med en forventet levetid på 10 år. Det er satt i gang et forprosjekt for nytt hovedbygg. Forprosjektet skal ferdigstilles ved utgangen av 2019. Prosjektet skal legge opp til nøkterne løsnin-ger.

**Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse                    | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|-------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 07   | Refusjoner og andre inntekter | 7 334            | 5 900                       | 6 100           |
|      | Sum kap. 4361                 | 7 334            | 5 900                       | 6 100           |

**Post 07 Refusjoner og andre inntekter**

Det budsjetteres med 6,1 mill. kr.

Posten omfatter refusjoner for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. De som betaler er Meteorologisk Institutt, Kongs-

berg Satellite Services AS, Telenor Maritim Radio og andre som kjøper tjenester på Jan Mayen. Også inntekter fra kioskdriften 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<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|---------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 50   | Tilskudd      |                  | 27 300                      | 27 300          |
|      | Sum kap. 1362 |                  | 27 300                      | 27 300          |

**Post 50 Tilskudd**

Det foreslås bevilget 27,3 mill. kr.

Aktiviteten ved Senter for oljevern og marint miljø startet opp i februar 2018. Senteret 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. 2019 er første hele driftsår for senteret.

Senter for oljevern og marint miljø 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. Senteret skal samarbeide med fagetater og aktører om å legge til rette for og gjennomføre tiltak innenfor begge områdene.

## Programområde 22 Post og telekommunikasjoner

### Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

|      |                                  |                  |                             |                 | (i 1 000 kr)        |
|------|----------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| Kap. | Betegnelse                       | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
| 1370 | Posttjenester                    | 461 784          | 261 700                     | 617 400         | 135,9               |
| 1380 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | 491 456          | 543 411                     | 673 750         | 24,0                |
|      | Sum kategori 22.10               | 953 240          | 805 111                     | 1 291 150       | 60,4                |

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

|      |                                  |                  |                             |                 | (i 1 000 kr)        |
|------|----------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------|
| Kap. | Betegnelse                       | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>18/19 |
| 4380 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | 5 584            | 599                         | 600             | 0,2                 |
|      | Sum kategori 22.10               | 5 584            | 599                         | 600             | 0,2                 |

Regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på post- og ekomområdet omfatter regulering, etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, kjøp av post- og banktjenester, tilskudd til telesikkerhet og -beredskap og tilskudd til bredbåndsutbygging.

Samlet foreslås det å bevilge 1 291 mill. kr til Post og telekommunikasjoner.

Til kjøp av post- og banktjenester foreslås 617,4 mill. kr.

Til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet foreslås bevilget i alt 673,8 mill. kr. Til drift og investeringer foreslås 241 mill. kr, og til de to ordningene tilskudd til telesikkerhet og -beredskap og tilskudd til bredbåndsutbygging henholdsvis 183,0 og 99,8 mill. kr. I bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap inngår en videreføring av bevilgningen til fiberkabler til utlandet og pilot for alternativt

kjernenett (transportnett). I tillegg foreslås 150 mill. kr til tidlig frigjøring av 700 MHz-båndet.

Inntektene fra gebyrer budsjetteres på kap. 4380, post 01 og fra sektoravgifter på kap. 5577, post 75. Det er budsjettert med i alt 243,4 mill. kr i inntekter.

#### Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende og trygge posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler og pålegg om leveringspliktige post- og ekomtjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i markedene for post og elektronisk kommunikasjon. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. å kontrollere kvaliteten og sikkerheten i nett og tjenester og legge til rette for gode og fremtidsrettede tjenester gjennom regulering av post- og ekomtilbyderne.

### Postsektoren

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris og med høy kvalitet. Målet følges i hovedsak opp gjennom regulering av sektoren, krav i konsesjonen til leveringspliktig tilbyder Posten Norge AS (Posten) og statlig kjøp av ulønnsomme leveringspliktige post- og banktjenester.

Som leveringspliktig tilbyder plikter Posten å omdele post fem dager i uken over hele landet. Selskapet har som følge av sterkt fallende brevolum på grunn av digitalisering, gjennomført betydelige omstillinger innenfor postvirksomheten de siste 20 årene. Brevvolumene er mer enn halvert siden 2000, og en ny halvering er ventet mellom 2017 og 2025. I land med en tilsvarende utvikling er leveringspliktig posttilbyder i en svært vanskelig økonomisk situasjon, og flere land gjennomfører nå endringer for å tilpasse seg utviklingen. Norden har kommet langt i digitaliseringen, og flere nordiske land har redusert kravet til antall omdelingsdager. Posten har de siste årene lagt om til én brevstrøm og avviklet ordinær lørdagsomdeling av post. Ut over dette ligger kostnadene for Postens landsomfattende distribusjonsnett i ukedagene i stor grad fast, mens inntektene faller i takt med de fallende brevolumene. Denne utviklingen medfører at det er behov for å tilpasse servicenivået i leveringsplikten også i Norge. Departementet har derfor våren 2018 hatt på høring et forslag om endringer i postloven. Departementet tar sikte på å legge fram en proposisjon for Stortinget i løpet av høsten 2018.

Postens konsesjonsforpliktelser vil erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Det er mest hensiktsmessig at fremtidens servicenivå blir fastsatt før avtaleprosessen startes.

Gjennom kontrakt med Easy2You – Logistikk og Transport AS (tidligere Kvikkas AS) har departementet sørget for lørdagsomdeling av aviser i abonnement i områder uten eksisterende avisbudnett siden november 2016. Departementet har etter en anbudskonkurranse inngått ny avtale med Easy2You – Logistikk og Transport AS fra november 2018. Avtalen varer ut 2019, men departementet har mulighet til å forlenge den med 12 måneder.

Postloven åpner for konkurranse i hele postsektoren og –markedet. Lovendringen våren 2017, jf. Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkkelsystemer)*, sikrer at

det kan legges til rette for videre utvikling av gode posttjenester i et konkurranseutsatt marked. For å følge opp lovendringen har Samferdselsdepartementet hatt på høring forslag til endringer i postforskriften. Arbeidet med forskriftsendringer pågår fremdeles. Høringen viser at det er behov for mer arbeid enn først antatt for å sikre gjennomarbeidede og varige løsninger.

### *Elektronisk kommunikasjon (telefoni, bredbånd, internett)*

Markedet for elektronisk kommunikasjon er i rask utvikling. Det er sterkt preget av rask teknologisk utvikling og markedsmessige endringer. Sikre og robuste elektroniske kommunikasjons-tjenester av høy kvalitet er nødvendig og forventes i dagens samfunn, og er en grunnleggende innsatsfaktor i digitaliseringen som preger hele samfunnsutviklingen. I deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og for å fremme sikre, gode, rimelige og fremtidsrettede tjenester.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet følger opp konkurransereguleringen i sektoren gjennom analyser og vedtak i de relevante markedene og med en effektiv og hensiktsmessig forvaltning av frekvens- og nummerressursene.

### *Bredbånd*

En hovedutfordring er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og et godt tilbud av ekom-tjenester over hele landet. Ved utbygging av bredbånd utgjør bygge- og anleggskostnader opp mot 80 pst. av total-kostnaden. Regjeringen fastsatte høsten 2017 endringer i ledningsforskriften, som vil gjøre det vesentlig enklere og billigere å bygge ut bredbånd. Endringene vil bl.a. bidra til mer enhetlige krav til overdekning og legger til rette for bruk av moderne graveteknikker som «microtrenching».

Regjeringen foreslår ytterligere tiltak. Dette inkluderer en ny tjeneste som gir oversikt over eksisterende fibertraseer for tilbydere som skal legge ny fiber eller leie kapasitet. I tillegg tar foreslått bevilgning høyde for innføring av ny bredbåndsutbyggingslov.

Samlet vil gjennomførte og planlagte tiltak legge til rette for viktige forenklinger og effektiviseringer. Dette vil bidra til mer kostnadseffektiv fiberutbygging, og slik bidra til bedre bredbåndstilbud, samt gjøre dette på en måte som øker sikkerheten og robustheten.

Regjeringen har som langsiktig mål at alle husstander skal ha tilbud om høyhastighets bredbånd.

En utfordring for nettutbyggingen er at kostnadene for å bygge ut bredbånd i områder med få brukere, er svært mye høyere per bruker enn utbyggingskostnadene i områder med flere brukere. Dette fører til at områder med få brukere kan være kommersielt ulønnsomme å bygge ut. For å bidra til at alle husstander får et tilbud om bredbånd av god kvalitet foreslås den statlige ordningen med tilskudd til bredbåndsutbygging i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for å bygge ut, videreført i 2019.

#### *Leveringspliktige tjenester*

Telenor ASA og Samferdselsdepartementet inngikk i februar 2018 en ny avtale om leveringspliktige tjenester. Avtalen er i utgangspunktet ettårig, men kan forlenges. Den omfatter offentlig telefon-tjeneste og tilknytning som gjør det mulig å bruke internett, men innebærer ingen plikt til å levere bredbånd. Telenor kan oppfylle pliktene etter avtalen ved å tilby faste eller mobile tjenester.

Avtalen omfatter ikke tjenester til funksjonshemmede og andre sluttbrukere med spesielle behov, der avtalen gjaldt til 1. september 2018. Departementet har pålagt Telenor å tilby tjenester til funksjonshemmede og andre sluttbrukere med spesielle behov frem til august 2020.

Det er en viktig oppgave fremover å sikre langsiktige løsninger for ovennevnte tjenester og grupper.

#### *Personvern og kommunikasjonsvern*

Utviklingen i teknologi og tjenester innen elektronisk kommunikasjon skaper utfordringer for personvern, integritet og konfidensialitet. Disse må håndteres på en tilfredsstillende måte for brukerne, bl.a. i forbindelse med forvaltningen av fritak fra tilbyderens taushetsplikt. Særlig vil dette bli viktig for nye tjenester innenfor Tingenes Internett.

I forbindelse med EUs nye regler for personvern har EU-kommisjonen også foreslått nye regler for kommunikasjonsvern. For at brukerne av ekom skal sikres konfidensialitet uavhengig av hvilken teknologi som brukes, foreslås det nå at reglene også skal gjelde for internettbaserte taletjenester og meldingstjenester. Kommunikasjonsvernforordningen skal beskytte konfidensialiteten i den elektronisk kommunikasjonen og i selve kommunikasjonsenheten (mobiltelefon,

nettbrett, mv.). Forordningen er fortsatt ikke vedtatt. Samferdselsdepartementet har over tid jobbet for å fremme norske posisjoner.

#### *Samfunnssikkerhet*

Endringer i teknologi, bruksmønstre og internasjonalisering av tjenesteproduksjon har skapt et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester, både nasjonalt og for tilknytning internasjonalt. Et viktig mål er å sikre robuste elektroniske kommunikasjonstjenester og -nett. Samfunnet blir stadig mer avhengig av elektronisk kommunikasjon. Bortfall av ekomtjenester som følge av bl.a. ekstremvær, sabotasje og teknisk eller menneskelig svikt, kan derfor få store konsekvenser for samfunnet. Ordningen med tilskudd til telesikkerhet og -beredskap videreføres og utvikles i takt med endringene i teknologi og bruk.

Programmet for forsterket ekom i kommunene foreslås videreført. Videre foreslås bevilgningene for å legge til rette for fiberkabler til utlandet og til pilot for alternativt kjernenett (transportnett), videreført.

Norge ligger langt fremme innenfor digitalisering, noe som gjør at vi som samfunn tidlig møter sårbarhetsutfordringene. Trusselsituasjonen er skjerpet og elektronisk kommunikasjon er en kritisk innsatsfaktor for alle samfunnsfunksjoner. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet behøver å styrke egen IKT-sikkerhet og beredskapsevne, EkomCERT-miljøet og å kunne bidra i arbeidet med neste generasjons nødnett.

#### *Frekvensforvaltning*

I arbeidet med frekvensforvaltningen skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet bl.a. forvalte frekvensressursene slik at de gir mest mulig samfunnsnytte. Dette oppnås bl.a. ved å utnytte disse ressursene effektivt og legge til rette for bærekraftig konkurranse. Frekvenser er avgjørende for produksjon av mobiltjenester og utgjør en verdifull og begrenset naturressurs. Dette stiller høye krav til forvaltningen av ressursene. Når det er konkurranse om verdifulle frekvensressurser f.eks. til mobile bredbåndstjenester, vil bl.a. regjeringens mål om minst tre konkurrerende mobilnett være førende for reguleringen. Tilgang til og fordeling av ressursene kan styrke konkurransen i mobilmarkedet, som i neste steg vil bidra til konkurransedyktige og innovative tjenester for sluttbrukerne.

Ved å legge vekt på en teknologinøytral og fleksibel forvaltning legger Nasjonal kommunikasjonsmyndighet til rette for å utvikle nye, fremtids-

rettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Dette er særlig viktig for planlegging og tilrettelegging av nye frekvensressurser til mobil bredbåndskommunikasjon og innføring av neste generasjons mobilnett (5G). Introduksjonen av 5G vil bl.a. være viktig for å nå målet om bredbånd til hele befolkningen, for å ta i bruk ny teknologi, for offentlig tjenesteproduksjon på tvers av sektorer, f.eks. helseteknologi, og for introduksjon av autonome kjøretøyer mv.

Videre fører Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tilsyn med frekvensbruk, samt arbeider med å avdekke støy- og interferensilder som skaper problemer for elektronisk kommunikasjon. Forstyrrelser av elektronisk kommunikasjon vil i mange tilfeller være kritisk, og det er derfor viktig å være forberedt gjennom kompetansebygging og innkjøp av avansert utstyr.

## Resultatrapport 2017

### *Postsektoren*

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2017 til å finansiere postomdeling i alle deler av landet, to brevstrømmer, fremsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landspostnettet. I den midlertidige konsesjonen for Posten var det i 2017 stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være fremme dagen etter innlevering og 97 pst. etter tre dager. I 2017 kom 85,4 pst. av slik brevpost frem dagen etter, mens 99,6 pst. var fremme etter tre dager.

Samferdselsdepartementet inngikk i november 2016 kontrakt med daværende Kvikkas 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 Kvikkas, stilt krav om at Kvikkas over tid skal ha en klagepromille (klage per 1 000 aviser) på 3–4 eller bedre. Etter noen oppstartsproblemer var gjennomsnittlig klagepromille i perioden april til juni 2017 på 3,15. I ferieperioden, fra sen juni og ut juli 2017, var klagepromillen noe over målet, men utfordringer med leveringen i perioden med mange ferieflyttinger var forventet og skjer med ulike distributører. I perioden august 2017 og ut mai 2018 har Kvikkas hatt en gjennomsnittlig klagepromille på 2,37.

Ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring* sluttet Stortinget seg til de tilpasninger i servicenivået som går frem av meldingen, bl.a. overgang til én adressert brevstrøm med to dagers normal fremsendingstid. Dette legger til rette for en kostnadsreduksjon på over 200 mill. kr årlig for Posten. Posten har gjennomført omstillingen i 2017. Fra 1. januar 2018 ble A- og B-post erstattet av én felles brevstrøm med to dagers normal fremsendingstid. Dette er et strengere krav enn til tidligere B-post. Det er tilstrekkelig raskt til at de aller fleste brevsendinger kommer frem i tide for avsender og mottaker. For sendinger med større grad av hast finnes bud og ekspresstilbud fra ulike tilbydere. Posten har levert over konsesjonskravet på D+2 (to dagers normal fremsending) for 85 pst. av sendingene og D+4 for 97 pst. av sendingene de første to kvartallene i 2018.

Departementet fikk i 2017 gjennomført en ekstern utredning av fremtidige alternativer for krav til antall omdelingsdager for leveringspliktig tilbyder. Utredningen viste at statlig kjøp ved fortsatt omdeling fem dager i uken i hele landet ville øke fra om lag 500 mill. kr i 2018 til om lag 1 mrd. kr i 2025. På bakgrunn av bl.a. utredningen sendte departementet i januar 2018 på høring et forslag om å endre postlovens krav til antall omdelingsdager. Det kom over 200 høringssvar.

Etter at den nye postloven trådte i kraft 1. januar 2016, viste det seg å være behov for enkelte tilpasninger. Departementet la derfor i 2017 frem Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkler)*. Endringene legger bl.a. til rette for forskriftsendringer som skal gi bedre tilgang til eksisterende sonenøkler til postkasseanlegg og inngangsdører, slik at det legges bedre til rette for konkurranse i postmarkedet.

### *Elektronisk kommunikasjon*

For det norske ekommerket var totalomsetningen om lag 34,4 mrd. kr i 2017, en økning på 173 mill. kr fra 2016. Tilbyderne investerte mer enn 9,7 mrd. kr i elektroniske kommunikasjonstjenester og utbygging av tilhørende infrastruktur i 2017. Det er en nedgang sammenlignet med 2016, men samtidig betalte tilbyderne betydelig mer i auksjonsproveny i 2017. Det er derfor ikke noe som tyder på mindre vilje i markedet til å satse. Investeringenes andel av den samlede omsetningen er blant de aller høyeste i Europa. Nøkkeltall for investeringer går frem av tabell 5.34.

Tabell 5.34 Investeringer i elektroniske kommunikasjonstjenester og -nett i 2017

|                                    |            |            |             |            | Mill. kr           |
|------------------------------------|------------|------------|-------------|------------|--------------------|
|                                    | 2014       | 2015       | 2016        | 2017       | Endring<br>2016–17 |
| Fastnett                           | 4 108      | 4 723      | 5 886       | 5 938      | 52                 |
| <i>Fiber isolert</i>               | 2 535      | 3 015      | 3 972       | 4 561      | 589                |
| Mobilnett                          | 2 553      | 2 434      | 2 934       | 2 419      | -514               |
| <i>LTE isolert</i>                 | 1 434      | 2 069      | 1 882       | 1 656      | -226               |
| Øvrige varige driftsmidler         | 1 175      | 1 736      | 1 423       | 1 363      | -60                |
| Sum (pst. av sluttbrukeromsetning) | 7 835 (24) | 8 893 (26) | 10 243 (30) | 9 721 (28) | -522               |
| Auksjonsproveny frekvenser         | 16         | 878        | 0           | 790        |                    |

I 2017 var om lag 89 pst. av den totale taletrafikken i norske nett fra mobiltelefon, mot 86 pst. i 2016. Mobilnettene brukes også i svært stor grad til oppkobling mot internett. Den totale datatrafikken i mobilnett økte med over 50 pst. fra 2016 til 2017, fra om lag 157 millioner gigabyte til om lag 236 millioner gigabyte.

Mobilkundene kjøper nå i stor grad pakker der data prises og der tjenester som tale og meldingstjenester inngår. Dedikerte dataabonnementer gjelder i dag stort sett maskin-til-maskin-kommunikasjon (hytteovner, alarmsystemer og lignende). Basert på trenden de siste to årene ventes det at antall mobilabonnementer totalt vil flate ut. Antall mobilabonnementer sank med ca. 5 000 fra

utgangen av 2016 til utgangen av 2017, til totalt ca. 5,72 millioner abonnementer.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM (2G), UMTS (3G) og LTE (4G). Neste generasjons mobilnett (5G) er under utvikling, og det vil være en gradvis utprøving og introduksjon av denne teknologien de nærmeste årene. Den første større utprøvingen av 5G gjennomføres i 2018. Større kommersiell lansering forventes omkring 2020. Samtidig vil teknologier som GSM og særlig UMTS gradvis fases ut. Dekningsgraden for de ulike mobilnettene går frem av tabell 5.35.

Tabell 5.35 Dekningsgrad etter type nett per første halvår 2018

| Nett   | Dekning der folk bor<br>i pst. av husstandene | Flatedekning<br>i pst. av landarealet |
|--|---|---------------------------------------|
| Mobil 2G (GSM) <sup>1</sup>                                  | 99,8  | 86,2                                  |
| 3G (UMTS) <sup>1</sup>                                       | 99,6  | 82,3                                  |
| 4G (LTE) <sup>2</sup>  | 99,9  | 80,7                                  |
| Bredbånd over 4 Mbit/s / 30 Mbit/s / 100 Mbit/s <sup>3</sup> | 100 / 86 / 82                                 |                                       |

<sup>1</sup> Tallene for flatedekning og befolkningsdekning for 2G og 3G er hentet fra teoretiske beregninger foretatt av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Tallene for 2G og 3G antas å ha endret seg minimalt siden beregningene ble gjort i 2016, og fordi endringen vil være ubetydelig er det ikke foretatt nye beregninger. Tilbyderne er i gang med et arbeid for å fase ut 3G-nettet, for å gi plass til satsing på 4G og 5G. 3G-dekningen forventes derfor å reduseres betydelig og være lik 0 om få år.

<sup>2</sup> Tallene for flatedekning og befolkningsdekning for 4G er hentet fra teoretiske beregninger foretatt av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Dekningstallet er den samlede dekingen for de tre mobilnettene til Telenor, Telia og Ice. Dekningen for 4G inkluderer 450 MHz-båndet. Mobiltelefoner som bruker 450 MHz-båndet er ikke tilgjengelig. Flatedekningen uten bidraget fra 450 MHz-båndet er på 79,3 pst., mens befolkningsdekningen uten bidraget fra 450 MHz-båndet er 99,9 pst. Grunnen til at flatedekningen er redusert siden 2017 er en feil i beregningsverktøyet som Nkom benyttet ved dekningsberegningene i 2017. Feilen gir primært utslag på verdier for flatedekning. Programvareleverandøren har rettet feilen. Nye beregninger er foretatt, og tallene er justert. Tallene for 4G-dekning er oppdaterte per juni 2018.

<sup>3</sup> Tallene for bredbåndsdekning er hentet fra rapporten Bredbåndsdekning 2018, laget av Analysis Mason (tidligere Nexia). Selskapet anslår at under 100 husstander mangler et tilbud om 4Mbit/s. Tall for 4 Mbit/s er inkludert satellittdekning.

Etterspørselen og konkurransen i markedet har bidratt til en utbygging som langt overgår utbyggingskravene som ble fastsatt ved nettablering og i forbindelse med tildeling av enkelte frekvensressurser.

I dag har Telenor ASA, Telia Norge AS og ICE Norge AS frekvenstillatelser som gir grunnlag for utbygging av mobilnett. Disse oppgraderes stadig for å tilby nye og mer avanserte tjenester, høyere dataoverføringshastigheter og bedre dekning.

### *Bredbånd*

En forsert utbygging av høyhastighets mobilt bredbånd basert på LTE-teknologi har gitt et godt tilbud til store deler av landet i løpet av svært kort tid, jf. tabell 5.35.

I dag har nesten alle et bredbåndstilbud der de bor. Utbyggingen av bredbånd med høy kapasitet pågår for fullt, men det er fortsatt betydelige geografiske forskjeller i tilbudet av bredbånd med de høyeste kapasitetene. Videre er kapasitetsbehovet hos bredbåndsbrukere stadig økende.

Ved utgangen av 2017 hadde 85 pst. av alle husstander abonnement på fast bredbånd. Fiber var den mest utbredte teknologien, fulgt av kabel-TV nett (HFC) og bredbånd over telefonlinje (DSL). 64 pst. av kundene abonnerte på bredbånd med 30 Mbit/s eller høyere.

Gjennomsnittlig hastighet for private bredbåndsabonnement var 81 Mbit/s (nedlasting) ved utgangen av 2017, mot 47 Mbit/s i 2016. For bedrifter var det var om lag 46 Mbit/s ved utgangen av 2017, mot om lag 27 Mbit/s i 2016 (kilde: Statistisk sentralbyrå). Disse tallene illustrerer den raske utviklingen og økte etterspørselen i befolkningen etter høyhastighets bredbåndstjenester.

Ved utgangen av 2017 var det 2,16 mill. faste bredbåndsabonnementer, en økning på nærmere 50 000 fra 2016. Privatmarkedet for bredbånd utgjør 94 pst. av abonnementene. Ved utgangen av 2017 fordelte disse abonnementene seg med om lag 26 pst. på telefonlinjer (kobbernettet), om lag 29 pst. på kabel-TV-tilknytninger og om lag 43 pst. på fibertilknytninger. I tillegg benyttet om lag 2 pst. andre teknologier (i hovedsak såkalt fast radioforbindelse).

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tildelte til og med 2017 midler til bredbåndsutbygging etter at fylkeskommunene hadde vurdert og rangert søknader fra sitt eget fylke. I 2017 ble det søkt om 589 mill. kr i støtte. 40 prosjekter fra 15 fylker fikk tilskudd på til sammen 139 mill. kr. Den samlede kostnadsrammen for de 40 prosjektene

som fikk støtte var 415 mill. kr, og disse prosjektene gir om lag 13 700 husholdninger ny eller forbedret bredbåndstilknytning. Hver tilknytning koster i gjennomsnitt 30 000 kr, og støtten utgjør 1/3 av dette.

### *Frekvensforvaltning*

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tildelte ved auksjon i mai 2017 nye tillatelser i blokker i 900 MHz-båndet. Dette ga en inntekt på i overkant av 790 mill. kr.

I 2017 ble den siste nasjonale FM-senderen slukket, og de nasjonale kringkasterne i Norge har gjennomført overgangen fra analog (FM) til digital radio (DAB+). Lokalradioene vil kunne sende på FM-nettet frem til utgangen av 2021. Samtidig er det per første tertial 2018 tildelt frekvenstillatelse for digitalradio i 35 av 37 lokalradioregioner.

Interessen for bruk av satellittkommunikasjon er økende, bl.a. for å tilby bredbånd ved bruk av lavbanesatellitter. Dette vil kunne være viktig for bedre dekning i nordområdene, hvor dekning fra geostasjonære satellitter er dårlig eller ikke-eksisterende. Frekvens- og satellittbaneressurser som brukes til satellittkommunikasjon forvaltes av Den internasjonale teleunionen, men meldes inn av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet på vegne av Norge. Med den økende interessen for å melde inn nye satellittsystemer var det behov for å regulere kravene til søkerne nærmere. En ny forskrift ble utarbeidet i 2017 og trådte i kraft 1. januar 2018.

Norge og spesielt Svalbard er i en unik posisjon for å motta data fra satellitter som bl.a. benyttes til jordobservasjoner. For å sikre at én myndighet har ansvaret for tildeling av frekvenstillatelser og tilsyn med jordstasjoner på Svalbard (og i Antarktis) fikk Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i 2017 hele forvaltningsansvaret etter nytt regelverk.

### *Samfunnssikkerhet*

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med sikkerhet og beredskap i de norske ekomnettene gjennom tilsyn, veiledning, risiko- og sårbarhetsanalyser, hendelsesrapportering, øvelser, systematisk kartlegging av infrastruktur og forvaltning av tilskuddsmidler. Formålet er at myndighetene skal være oppdatert på sikkerhetstilstanden i nettene, gjennomføre nødvendige tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

I 2017 arbeidet Nasjonal kommunikasjonsmyndighet videre med tiltak som vil gjøre ekomsektoren bedre rustet til å stå imot ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall, menneskelige feil etc. Prioriterte tiltak i 2017 var rettet mot mobilnett og –tjenester, bl.a. å styrke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets tilsynskapasitet, gjennomføre årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsanalyser, styrke sektorens beredskaps- og hendelseshåndteringsevne, sikre samhandling og informasjonsutveksling mellom sikkerhetsmyndighetene og ekomtilbydere og sikre kommunikasjonsvern i mobilnettene.

Den første helhetlige, nasjonale risiko- og sårbarhetsanalysen for ekomsektoren (EkomROS 2016) ble levert i april 2016. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet leverte EkomROS 2017 i juni 2017. Analysen peker bl.a. på høy risiko knyttet til gradvis redusert nasjonal kontroll med kritisk tjenesteproduksjon på grunn av økt internasjonalisering. Også risikoen knyttet til sårbarheter i infrastrukturen i nordområdene ble vurdert som høy.

I utredningene «Nasjonal autonomi i norske elektroniske kommunikasjonsnett» (mars 2017) og «Robuste og sikre nasjonale transportnett» (april 2017) har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet gjennomført risikovurderinger i tilknytning til fiberinfrastrukturen i landet og mellom Norge og utlandet. Særlig har det blitt lagt vekt på å utforme mål bilder for den nasjonale ekominfrastrukturen for å redusere de identifiserte sårbarhetene. De nevnte risikovurderingene danner også et viktig grunnlag for arbeidet med pilot for alternative kjernenett (transportnett) og for å legge til rette for fiberkabler til utlandet.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har styrket tilsynsvirksomheten på sikkerhetsområdet. Det ble i 2017 ført omfattende stedlige tilsyn med ekomtilbydere for å sikre at krav satt i ekomloven og i sikkerhetsloven tilfredsstilles. Flere av tilsynsbesøkene avdekket avvik som selskapene ble pålagt å rette. I tilsynene ble det særlig sett på fysisk sikring, sikkerhetskompetanse og sikring ved tjenesteutsetting.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har i 2017 fulgt opp gjennomføringen av anbefalte tiltak for å redusere sårbarheter i mobilnettens signaleringssystemer. Tiltakene er utviklet i samarbeid med andre nordiske regulatører og har gitt nordiske mobilnett verdensledende beskyttelse mot uønskede inntrengingsforsøk via nettens signaleringssystemer.

EkomCERT (Computer Emergency Response Team) ble satt i drift i juli 2017 som sektorresponsmiljø (SRM) for ekomsektoren. Responsmiljøet har et grunnleggende operativt aktivitetsnivå i forbindelse med innhenting, sammenstilling og analyse av sikkerhetsrelatert informasjon, koordinering og håndtering av cyberhendelser og utarbeiding av situasjonsbilde.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen ga Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også i 2017 tilskudd til innkjøp av reservemateriell til tilbydernes beredskapslagre samt andre tiltak for å styrke beredskap og infrastruktur.

I 2017 ble det satt i gang tiltak i fem nye kommuner under programmet for forsterket ekom. Til sammen er forsterket ekom etablert eller under etablering i 27 kommuner. Videre er det etablert en ny fiberkabel mellom Bodø og Røst. Fiberkabelen og etablering av forsterket ekom i de seks kommunene i Lofoten ble ferdigstilt våren 2018 og har gitt hele regionen en betydelig styrket ekominfrastruktur. I tillegg har midler fra programmet delfinansiert ny fiberforbindelse mellom Lom og Stryn.

**Mål og prioriteringer i 2019**

#### Postsektoren

Digitaliseringen av samfunnet skjer svært raskt. Behovet for å sende brevpost går kraftig ned. På grunn av sterkt fallende brevvolumer og dermed sterkt fallende inntekter, og de stort sett fastlagte kostnadene for distribusjonsnett, stilles leveringspliktige tilbydere på tvers av landegrensener overfor svært store utfordringer. Utviklingen har kommet spesielt langt i Norden. I mange land er det derfor foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten. Departementet har derfor hatt på høring et forslag om endringer i postloven og tar sikte på å legge frem et forslag for Stortinget i løpet av høsten 2018.

Etter Stortingets behandling av lovforslaget vil departementet erstatte Postens konsesjonsforpliktelser med en avtale om leveringspliktige posttjenester.

Som en oppfølging av Prop. 122 L (2016–2017) *Endringer i postloven mv. (tilgang til sonenøkkel-systemer)* og Innst. 291 L (2016–2017), sendte departementet sommeren 2017 på høring forslag til endringer i postforskriften knyttet til tilgang til sonenøkkel-systemer samt enkelte andre endringer. Arbeidet med forskriftsendringer pågår, og departementet tar sikte på å fastsette endringene i løpet av 2019.

En brukerklagenemnd for posttjenester etter postloven er under opprettelse. Det tas sikte på at denne trer i funksjon i 2019. Det har tatt noe len-



ger tid enn forventet å opprette nemnden, bl.a. på grunn av behov for avklaringer knyttet til tilbyderbegrepet i postloven. Videre har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fått i oppdrag å legge til rette for å overføre forvaltningen av det offentlige postnummersystemet fra Posten til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i 2019.

#### *Elektronisk kommunikasjon*

##### *Samfunnssikkerhet*

Innen elektronisk kommunikasjon foreslår regjeringen å videreføre de to nye satsingene for økt sikkerhet og robusthet i 2019. Disse satsingene er tilskudd til pilot for alternative kjernenett (transportnett) og tilskudd for å legge til rette for fiberkabler til utlandet.

Til tross for positiv utvikling i den senere tid, er fortsatt samtlige ekomtilbydere avhengig av sentrale funksjoner i Telenors kjernenett for å kunne levere sine tjenester. Større feil i dette nettet vil kunne lamme ekom over hele landet, og få alvorlige konsekvenser på tvers av sektorer. Det foreslås å avsette 40 mill. kr til piloter for alternativt kjernenett også i 2019.

I 2018 ble det foreslått 100 mill. kr til å tilrettelegge for fiberkabler til utlandet. Satsingen videreføres i 2019 med samme totalramme, jf. postomtalen. Bakgrunnen er at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har avdekket en betydelig sårbarhet. Bevilgningen skal først og fremst bidra til å bøte på sårbarheten som følger av at mesteparten av norsk ekomtrafikk går via samme trasé gjennom Sverige, men vil samtidig kunne legge til rette for databasert næringsvirksomhet, bl.a. datasenterindustri, og bedre forbindelser langs kysten og til Nord-Norge.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal føre tilsyn med og følge opp klassifisering og sikring av anlegg, sikkerhet/beredskap/varslingsrutiner hos tilbyderne, nettkonfidensialitet og -integritet, utfallshendelser, tjenesteutsetting, personvern og datalagring, samt relevante bestemmelser i sikkerhetsloven.

Videre skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fortsette arbeidet med å tydeliggjøre og skjerpe kravene til robusthet i ekomnettene. Årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsanalyser, med løpende oppdatering av nettenes logiske og fysiske oppbygning, vil styrke evnen til tidlig identifisering og kost-/nytteanalyse av aktuelle tiltak. Økende kompleksitet i tjenesteproduksjonen og avhengigheter stiller økte krav til sårbarhetsanalyser, veiledning og tilsynsvirksomhet, og disse områdene vil bli prioritert i 2019.

Ekomtilbydernes evne til å samarbeide seg imellom og med myndighetene for å håndtere kritiske situasjoner bedres gjennom øvelser og videreutvikling av rutiner. Erfaringer fra øvelser og hendelser er benyttet til å styrke hendelseshåndteringen ved cyberangrep. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil i 2019 fortsette å styrke egen evne til hendelseshåndtering, bl.a. ved å videreutvikle verktøy for krisehåndtering og kompetanse for å håndtere cyberhendelser.

Arbeidet med å ivareta konfidensialitet, integritet og kommunikasjonsvern i ekomnett er i større grad aktualisert de senere årene. For å lykkes i arbeidet med digitale sikkerhetsutfordringer er det nødvendig å ha et godt samarbeid mellom sikkerhetsmyndighetene og de sentrale ekomtilbyderne. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet legger til rette for møteplasser og prosesser mellom aktuelle sikkerhetstjenester og ekomtilbydere. Videre har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet styrket arbeidet med regelverksveiledning for tilbyderne på sikkerhets- og beredskapsområdet. Arbeidet har gitt god effekt og vil styrkes ytterligere i 2019.

Programmet Forsterket ekom er svært viktig for å understøtte en bedre lokal og regional krisehåndteringsevne med mobil kommunikasjon i kritesituasjoner, og videreføres i 2019 med utbygging i nye kommuner. Det langsiktige målet er å etablere ett område i alle landets kommuner med forsterket ekom, slik at lokal kriseledelse og den øvrige befolkningen skal ha ett sted i nærområdet for å gi og motta beskjeder, selv ved bortfall av strøm over lengre tid.

Det foreslås bevilget midler til en satsing på økt IKT-sikkerhet og -beredskap hos Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og til etatens hendelseshåndteringsmiljø EkomCERT, samt til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets bidrag til arbeidet med neste generasjons nødnett i kommersielle nett.

#### *Legge til rette for konkurranse, utbygging og utvikling av tjenester*

En av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets oppgaver er å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Regjeringens mål om minst tre konkurrerende mobilnett står fast. Det legges til grunn at dette vil styrke konkurransen i mobilmarkedet og bidra til mer konkurransedyktige priser og innovative tjenester for sluttbrukere.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal i 2019 fortsatt følge opp markedsreguleringen gjen-

nom analyser og vedtak i de ulike markedene. I dag analyserer Nasjonal kommunikasjonsmyndighet seks forhåndsdefinerte markeder. Etaten avgjør hvilke tilbydere som har sterk markedsstilling og pålegger deretter virkemidler for å hindre at den sterke markedsstillingen misbrukes. Arbeidet er en kontinuerlig, ressurskrevende prosess og følges opp gjennom tilsyn og behandling av klagesaker.

Det er ventet at EU vil vedta et revidert ekomregelverk i desember 2018. Den nye reguleringen vil være EØS-relevant. Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil påbegynne arbeidet med ny norsk regulering så snart regelverket er fastsatt i EU. Det reviderte ekomregelverket ventes å tre i kraft ved årsskiftet 2020/2021.

Regjeringen vil videreføre en markedsbasert, teknologinøytral bredbåndpolitikk og arbeide for mest mulig kostnadseffektive føringsveier, slik at det blir lønnsomt å bygge ut bredbånd. Departementet vil i 2019 fortsatt prioritere tiltak som bidrar til størst mulig grad av markedsbasert utbygging av bredbånd med tilstrekkelig god kapasitet.

Det foreslås bevilget midler til en ny satsning på forenklet fiberutbygging, som består av to deler. Ekommarkedet er deregulert og det finnes ingen nasjonal koordinering eller samordning av føringsveier som sikrer robusthet og diversitet i nettene. Det er derfor behov for å etablere en tjeneste hos Nasjonal kommunikasjonsmyndighet som bidrar til at tilbydere som vil legge ny fiber eller leie fiberkapasitet fra andre tilbydere får kjennskap til eksisterende fibertraseer, slik at de kan velge nye, alternative føringsveier som sikrer økt sikkerhet og robusthet. I tillegg tar departementet sikte på å legge frem bredbåndsutbyggingsloven for Stortinget. Loven skal bidra til lavere kostnader ved etablering av høyhastighetsnett, bl.a. gjennom å sikre tilgang til informasjon om passiv fysisk infrastruktur og bygge- og anleggsarbeider. Bevilgningen skal bidra til både nasjonal samordning av fiberinfrastruktur og deknning av nødvendige kostnader ved offentlige oppgaver som følger av bredbåndsutbyggingsloven.

Regjeringens mål er tilbud om 100 Mbit/s nedlasting til 90 pst. av husstandene i 2020 basert på kommersiell utbygging, og på sikt er målet at alle husstander skal ha tilbud om høyhastighetsbredbånd. I dag har 82 pst. tilbud om slik nedlastingshastighet. Vekstraten per år er redusert (2 prosentpoeng fra 2017 til 2018), trolig fordi de mest kostnadskrevende områdene for utbygging gjenstår. Satsingen på forenklet fiberutbygging skal,

sammen med allerede vedtatte endringer i ledningsforskriften, legge til rette for viktige forenklinger og effektiviseringer som vil bidra til mer kostnadseffektiv fiberutbygging. Dette skal bidra til bedre bredbåndstilbud og gjøre det på en måte som øker sikkerheten og robustheten. I enkelte geografiske områder er det ikke kommersielt grunnlag for investering i bredbåndsutbygging. Den statlige ordningen med tilskudd til utbygging i slike områder blir videreført i 2019.

### *Frekvensforvaltning*

I juli 2018 ble det signert en avtale mellom staten og Norges televisjon (NTV) om tidlig frigjøring av frekvensene i 700 MHz-båndet fra 1. november 2019, slik at disse kan brukes til mobilkommunikasjon og etter hvert 5G. Det foreslås 150 mill. kr til delvis dekning av nødvendige kostnader NTV har knyttet til å bygge om bakkenettet. Avtalen legger til rette for avanserte mobiltjenester og tidlig oppstart av 5G i Norge, og vil kunne ha stor betydning for samfunn og næringsliv.

Neste generasjons mobilnett (5G) vil være viktig for bl.a. å sikre bredbånd til hele befolkningen, for å ta i bruk ny teknologi, for offentlig tjenesteproduksjon på tvers av sektorer, f.eks. helseteknologi, og for introduksjon av autonome kjøretøyer. Særlig viktig blir planlegging og tilrettelegging av nye frekvensressurser til mobil bredbåndskommunikasjon, herunder 700 MHz-båndet og andre frekvensbånd som planlegges harmonisert internasjonalt til dette formålet. I Norge er det besluttet at hele 700 MHz-båndet (694–790 MHz) skal tildeles mobile tjenester. I utredningsarbeidet frem mot tildeling ses denne tildelingen i sammenheng med samfunnskritiske tjenesters behov. Planlagt tildelingstidspunkt er andre halvår i 2019.

2,1 GHz-båndet planlegges tildelt samtidig med 700 MHz-båndet, og det er en målsetting å tildele ressursene i 450 MHz-båndet før dette. I tillegg vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet prioritere tilsynet med at dekningskravene for bruk av 800 MHz-båndet etterleves, bl.a. ved å foreta fysiske stikkprøvekontroller.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal i 2019 gjennomføre tilsyn etter regelverk for satellittjordstasjoner på Svalbard og i Antarktis.

### *Leveringspliktige tjenester*

Avtalen mellom Telenor ASA og Samferdselsdepartementet om leveringspliktige tjenester ble inngått i februar 2018. Avtalen er ettårig, men kan forlenges. Departementet har videre pålagt

Telenor å tilby tjenester til funksjonshemmede og andre sluttbrukere med spesielle behov frem til august 2020. Det vil være en prioritert oppgave å sikre langsiktige løsninger og et tilstrekkelig tjenestetilbud for elektronisk kommunikasjon til alle.

### Internett

For å sikre at Internett forblir en åpen og demokratisk plattform som stimulerer til økonomisk utvikling og innovasjon, vil departementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i 2019 fortsette arbeidet i internasjonale fora der utviklingen formes. Det er behov for nasjonal og internasjonal koordinering for å bidra til god internettforvaltning og internettssikkerhet og -stabilitet, herunder

sikring av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet deltar bl.a. i den internasjonale domenenavnsforvalteren ICANNs arbeid. Videre deltar ekommyndigheten i arbeid på europeisk nivå samt i OECDs og FNs arbeid med internettforvaltning. Det foregår også arbeid i regi av Den internasjonale teleunion (ITU) knyttet til «Internet governance» som må følges opp, særlig i forbindelse med ITUs fullmaktkonferanser. Fra norsk side vil det være fokus på forvaltning av internasjonale domenenavn, ITUs rolle i internasjonal politikk for Internett og forvaltning av Internetts ressurser. Norges aktive engasjement i internasjonale fora og arbeidsgrupper vil videreføres.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|--|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 70   | Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i> | 461 784          | 261 700                     | 617 400         |
|      | Sum kap. 1370  | 461 784          | 261 700                     | 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 – Logistikk og Transport AS for omdeling av aviser på lørdager, og 534 mill. kr til Posten Norge AS. Statlig kjøp fra Posten går frem av tabell 5.36.

Tabell 5.36 Statlig kjøp fra Posten Norge AS

|   | Mill. kr |
|---|----------|
| 2,5 omdelingsdager for 100 pst. av husstandene            | 507      |
| Gratis fremsending av blindeskriftsendinger               | 13       |
| Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester                 | 520      |
| Merkostnader grunnleggende banktjenester i landpostnettet | 14       |
| Sum merkostnader ulønnsomme tjenester                     | 534      |
| Sum statlig kjøp fra Posten                               | 534      |

Kjøp av post- og banktjenester blir brukt for å sikre tjenester som leveringspliktig tilbyder ikke ville levert basert på forretningsmessige hensyn. Dette vil i 2019 sikre at alle får post levert fem

dager i uken, gratis fremsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landpostnettet.

**Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet**

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse   | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|--|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Driftsutgifter   | 196 736          | 196 911                     | 224 600         |
| 45   | Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold,<br><i>kan overføres</i> | 9 431            | 13 800                      | 16 400          |
| 70   | Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap,<br><i>kan overføres</i>  | 147 593          | 183 000                     | 183 000         |
| 71   | Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>              | 137 696          | 149 700                     | 99 750          |
| 72   | Tidlig frigjøring av 700 MHz-båndet                                |                  |                             | 150 000         |
|      | Sum kap. 1380  | 491 456          | 543 411                     | 673 750         |

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 224,6 mill. kr. Økningen fra 2018 skyldes satsingene på forenklet fiberutbygging og IKT-sikkerhet og -beredskap, samt økning knyttet til tilsynsoppgaver etter ny lov om elektroniske tillitstjenester.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon, og føre kontroll med at regelverket på området etterlevs. Etaten bistår Samferdselsdepartementet med å utarbeide lov- og forskriftsutkast på de to områdene, treffer enkeltvedtak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens-, navn- og nummerressurser. Videre har etaten ansvar for markedskontroll av radio- og terminalutstyr og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekomarkedet. Etaten representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekområdet.

Satsingen på forenklet fiberutbygging innebærer for det første to nye årsverk til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets tjeneste som skal bidra til koordinering og samordning av føringsveier med formål om økt robusthet og diversitet i nettene. For det andre innebærer satsningen nødvendige kostnader ved offentlige oppgaver som følger av bredbåndsutbyggingsloven, herunder etablering og drift av sentralt informasjonstjeneste, tilsyn og tvisteløsning. Totalt innebærer forslaget syv nye årsverk til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og en økning på posten på 15,7 mill. kr.

Det foreslås videre å øke bevilgningen med 8,8 mill. kr for å styrke sikkerhets- og beredskaps-

arbeidet. Satsingen kan deles i tre. Det foreslås for det første bevilget midler til én stilling til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets bidrag til arbeidet med neste generasjons nødnett (NGN) i kommersielle nett, både til analyser og kost-/nytte-vurderinger og til bidrag til en kommende konseptvalgutredning. For det andre foreslås en styrking av EkomCERT-miljøet, gjennom midler til ekstern drift av EkomCERTs nettverk for hendeshåndtering. For det tredje foreslås to nye stillinger i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets IKT-miljø og beredskapsvakt for IT-tjenestene.

Det foreslås i tillegg 1,1 mill. kr til ett nytt årsverk fordi Nasjonal kommunikasjonsmyndighet får mer omfattende tilsynsoppgaver etter ny lov om elektroniske tillitstjenester.

**Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold**

Det foreslås bevilget 16,4 mill. kr. Det er en økning på 2,6 mill. kr fra saldert budsjett 2018.

Bevilgningen vil bl.a. brukes til måleutstyr til tilsynsvirksomhet på frekvensområdet, videreutvikling av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets IT-løsninger og IT-utstyr og til utvikling av analysemodeller som benyttes i etatens arbeid med reguleringen av ekomarkedet.

Økningen fra 2018 skal gå til å styrke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets IKT-infrastruktur for å bidra til økt robusthet, gjennom ny og forsterket nødstrømløsning til etatens hovedkontor, speiling av serverparken og forprosjekt til ny redundant fiberlinje til bygget.

## Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap

Det foreslås bevilget 183 mill. kr, en videreføring fra saldert budsjett 2018.

Bevilgningen skal brukes til følgende formål:

- Avtaler om sikkerhet og beredskap
- Programmet forsterket ekom
- Pilot for alternativet kjernenett (transportnett)
- Legge til rette for fiberkabler til utlandet.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet inngår *avtaler om sikkerhet og beredskap* med tilbydere av ekomnett og -tjenester om tiltak utover det som kan pålegges tilbyderne i henhold til ekomloven uten at staten må kompensere for det.

Tildelte midler skal brukes til administrative og organisatoriske beredskapstiltak, lagring og vedlikehold av transportabelt beredskapsutstyr, samt til investeringer i ekominfrastruktur og beredskapsmateriell. Tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative fremføringsveier og bedre håndtering av bortfall av elektronisk kommunikasjon. I tillegg dekkes tilbyderens merkostnader til særskilte lovpålagte oppgaver.

Mer ekstremvær, og ikke minst økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon, gjør at det er behov for å styrke beredskapevnen og øke robustheten i ekomnettene. Midlene skal bl.a. brukes til å sikre viktige elementer i det nasjonale transportnettet for elektronisk kommunikasjon, forsterke basestasjoner for mobiltelefoni (reservestrømforsyning og transmisjon) utvalgt i samråd med berørte fylkesmenn og utplassere beredskapsmateriell og mobilt transmisjonsutstyr på beredskapslagre over hele landet.

En andel av bevilgningen på posten vil benyttes til programmet *Forsterket ekom*. I samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og fylkesmennene utpekes ett område i den enkelte kommune som er særlig viktig for lokal krisehåndtering. Mobilnettet i området forsterkes både med utvidet reservestrømkapasitet (tre døgn) for basestasjonene og alternative transmisjonsløsninger for å sikre vedvarende tilgjengelighet til mobile ekomtjenester ved langvarig strømutfall. De mest sårbare kommunene prioriteres. Dette er et viktig bidrag til å styrke beredskapevnen og øke robustheten i ekomnettene, herunder styrke lokal krisehåndteringsevne. I 2019 vil utbyggingen fortsette i nye kommuner.

Tilgang til mobildata og mobilsamtale er viktig i mange situasjoner og sammenhenger. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også vil kunne

vurdere støtte til mobilutbygging på utfartssteder, veistrekninger eller lignende, der de kommersielle utbyggerne finner det for kostbart å bygge ut, men som likevel har stor betydning for næringsdrift, varsling av hendelser, turisme eller annen samfunnsmessig betydning.

40 mill. kr av bevilgningen skal gå til *pilot for alternativt kjernenett*. Målet er å stimulere markedet til å etablere og videreutvikle alternative transportnett og bidra til at de alternative transportnettene blir utnyttet av andre tjenestetilbydere, ekomnett, samfunnskritiske virksomheter og andre. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har i 2018 jobbet med å spesifisere og igangsette pilotprogrammene.

For å legge til rette for *fiberkabler til utlandet* skal det settes av totalt 100 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Målet er å bøte på sårbarhetene med ensidig trasé via Sverige, men bevilgningen vil samtidig kunne legge til rette for databasert næringsvirksomhet, bl.a. datasenterindustri, og bedre forbindelser langs kysten og til Nord-Norge. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har i 2018 forberedt en anbuds konkurranse om midlene, i tett samråd med Samferdselsdepartementet. Det avsettes 40 mill. kr til formålet også i 2019. Rammen for satsingen er 100 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2017–2018), og det blir derfor foreslått en tilsagnsfullmakt på inntil 20 mill. kr for det tilfelle at prosessen gjør at tildeling ikke skjer i 2018, jf. forslag til romertallsfullmakt.

Både pilot for alternativt kjernenett og fiberkabler til utlandet inngår i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bevilgningen på posten inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

## Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Det foreslås bevilget 99,8 mill. kr. Tilskuddet skal bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer.

Formålet med ordningen er å bidra til at alle husstander får et tilbud om bredbånd med god kvalitet. I tillegg kan midlene brukes til å øke kapasiteten på bredbåndet i områder der markedet ikke leverer tilfredsstillende kapasitet.

Tilskuddsordningen administreres av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i samarbeid med fylkeskommunene. Innretningen på tilskuddsordningen er endret fra 2018, jf. omtale i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjo-*

nar. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fastsetter en økonomisk ramme til hvert fylke, ut fra en fordelingsnøkkel som baseres på siste tilgjengelige dekningsundersøkelse. Fylkeskommunene prioriterer så prosjekter innenfor denne økonomiske rammen.

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

### Post 72 Tidlig frigjøring av 700 MHz-båndet

I juli 2018 signerte Samferdselsdepartementet og Kulturdepartementet en avtale med Norges televisjon om tidlig frigjøring av frekvensene i 700 MHz-båndet fra 1. november 2019, slik at disse kan brukes til mobilkommunikasjon og etter hvert 5G. Det foreslås å bevilge 150 mill. kr til delvis dekning av kostnader Norges televisjon har knyttet til å bygge om bakkenettet for kringkasting slik at kringkastingstjenestene fortsetter å bli

sendt i 470–694 MHz-frekvensbåndet samtidig som bruksretten til frekvensene i 700 MHz-båndet tilbakeføres til staten fra 31. oktober 2019. Avtalen legger forholdene til rette for avanserte mobiltjenester og tidlig oppstart av 5G i Norge, og vil kunne ha stor betydning for samfunn og næringsliv.

Den felles europeiske målsetningen er at 700 MHz-båndet skal være frigjort til bruk for mobile tjenester senest fra 1. juli 2020.

NRKs allmennkringkastingstilbud skal være gratis tilgjengelig for hele befolkningen på minst én distribusjonsplattform. Den eneste TV-distribusjonsplattform som oppfyller dette kravet er bakkenettet. Avtalen ivaretar bakkenettets mangfoldshensyn ved å legge til rette for at et fortsatt bredt TV-tilbud er tilgjengelig for alle.

Departementet kan kontrollere bruken av midlene.

## Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

(i 1 000 kr)

| Post | Betegnelse            | Regnskap<br>2017 | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 |
|------|-----------------------|------------------|-----------------------------|-----------------|
| 01   | Diverse gebyrer       | 4 042            | 599                         | 600             |
| 51   | Fra reguleringsfondet | 1 542            |                             |                 |
|      | Sum kap. 4380         | 5 584            | 599                         | 600             |

### Post 01 Diverse gebyrer

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter på kap. 1380, postene 01 og 45 dekkes i hovedsak av inntekter fra sektoravgifter og gebyrer. I selvfinansieringsordningen inngår ikke:

- 10,0 mill. kr i refusjon til drift av Radiostøykontrollen
- 0,9 mill. kr til å administrere tilskudd til bredbåndsutbygging.

I tillegg til å dekke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter over kap. 1380, postene 01 og 45, skal inntektene fra sektoravgifter og gebyrer også dekke merverdiavgift som belastes sentralt

på kap. 1633 Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Det er budsjettet med 0,6 mill. kr i gebyrinntekter og med 243,4 mill. kr i inntekter fra sektoravgifter, ført på kap. 5577, post 75. Sektoravgiftene er omtalt under programkategori 21.10 Administrasjon.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige inntekts- og utgiftvariasjoner. Fullmakten til å overføre inntil 10 mill. kr til eller fra reguleringsfondet for inntekter på kap. 4380, post 01 og kap. 5577, post 75 foreslås videreført i 2019, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Tilstandsvurdering av sikkerheten i elektronisk kommunikasjon

I Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn* og Innst. 326 S (2016–2017) og i Justis- og beredskapsdepartementets Prop. 1 S er 14 tverrsektorielle samfunnsfunksjoner som er kritiske for samfunnssikkerheten, presenterte. Det er samfunnsfunksjoner der flere departementer kan ha et ansvar, der det kan være gjensidige avhengigheter mellom samfunnsfunksjoner og der departementene må samarbeide for å ta vare på samfunnssikkerheten. For hver av de 14 samfunnsfunksjonene er det utpekt et hovedansvarlig departement, som skal sikre nødvendig koordinering og samordning.

Inndelingen i 14 kritiske samfunnsfunksjoner og at et departement er utpekt som hovedansvarlig er et sentralt virkemiddel for å styrke den tverrsektorielle samordningen i arbeidet med samfunnssikkerhet. Det er gjennom ny Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet etablert et system for å utarbeide status- og tilstandsvurderinger for de 14 samfunnskritiske funksjonene som skal vurdere hvilken evne samfunnet har til å holde funksjonene ved like dersom de blir utsatte for ulike påkjenninger. De hovedansvarlige departementene er ansvarlige for at vurderingene blir gjort, og skal presentere disse i sine respektive budsjettproposisjoner.

Norge er ett av verdens mest digitaliserte samfunn. Elektronisk kommunikasjon (ekom) er nå viktig for alle samfunnssektorer og er en grunnleggende funksjon som bærer stadig større samfunnsverdier. Brukernes forventninger til ekom-tjenestenes tilgjengelighet og sikkerhet er høye. I tråd med dette stilles det stadig strengere krav til sikkerhet og robusthet i ekomsektoren.

Samferdselsdepartementet er hovedansvarlig for den kritiske samfunnsfunksjonen elektronisk kommunikasjon. I dialog med Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har departementet utarbeidet en tilstandsvurdering av sikkerheten i ekomsektoren. Som grunnlag for vurderingen benyttet departementet bl.a. informasjon fra rapporter, analyser og risiko- og sårbarhetsvurderinger fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.

#### *Elektronisk kommunikasjon som samfunnsfunksjon*

Ekomnettene bærer stadig større verdier og kritiske samfunnsfunksjoner som nød- og beredskapsstatene og kriseledelse. Transportsektoren, helsesektoren og finanssektoren er også avhengig av stabil tilgang til elektronisk kommunikasjon. Den

nasjonale infrastrukturen for elektronisk kommunikasjon er en komponent som inngår i nær sagt alle digitale verdikjeder. De aller fleste digitale tjenester leveres over ekomnett, og utfall vil kunne få store konsekvenser for samfunnet og den enkelte. Alvordige utfall i ekomnettene kan potensielt lamme andre samfunnsfunksjoner.

Næringsliv, offentlige tjenester og innbyggerne er avhengige av raske, sikre og tilgjengelige ekom-tjenester. Elektronisk kommunikasjon er viktig både i dagliglivet og ikke minst i krisesituasjoner der man har behov for hjelp fra helsetjeneste eller andre. Kravene til sikkerhet har derfor økt betydelig og forventes å øke ytterligere i takt med utviklingen av nye teknologier og tjenester.

For både næringsliv og offentlige virksomheter er tilgangen til elektronisk kommunikasjon i mange tilfeller en forutsetning for å opprettholde nødvendig funksjonsevne.

Like viktig som å opprettholde tilgangen til ekom-tjenester, er evnen til å opprettholde integritet og konfidensialitet i elektronisk kommunikasjon. Ulike delsystemer og bruksområder for elektronisk kommunikasjon har i utgangspunktet ulikt sikkerhetsnivå med hensyn til hvilke muligheter uvedkommende har til f.eks. å avlytte kommunikasjon. Kommunikasjonen skal være trygg og data skal behandles forsvarlig.

De raske endringene i teknologi og tjenester tilsier at ekomnettene aldri blir ferdig utbygd. Investeringsnivået i bransjen har over flere år vært høyt, og Norge har i dag en solid infrastruktur. Likevel kreves det stadige oppgraderinger og nyinvesteringer for å levere de tjenestene brukerne etterspør.

#### *Mål, regelverk og ansvar*

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for ekomsektoren. Departementet fastsetter forskrifter. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet som er en etat under departementet, ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen sektoren. Begrepet ekommyndigheten omfatter både Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets tilsynsoppgaver omfatter bl.a. kontroll av kvaliteten på og sikkerheten i ekom-tjenestene og -infrastrukturen. Videre ivaretar etaten oppgaver knyttet til veiledning, risiko- og sårbarhetsvurderinger, hendelsesrapportering, øvelser, systematisk kartlegging av infrastruktur og forvaltning av tilskuddsmidler til sikkerhets- og robusthetsøkende tiltak. Formålet er at ekommyndigheten skal være oppdatert på

sikkerhetstilstanden i nettene, gjennomføre nødvendige tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

Formålet med Lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) er å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester. Loven fastsetter funksjonelle krav til sikkerhet i ekomnett og -tjenester. Tilbyderne skal tilby elektronisk kommunikasjonsnett og -tjenester med forsvarlig sikkerhet for sine brukere i fred, krise og krig. Reguleringen krever at tilsynsmyndighetene også må bidra med veiledning og krav, i tillegg til å føre tilsyn med om kravene følges opp. Dette arbeidet må hele tiden utvikles. Ekomyndigheten bruker i økende grad ressurser på veiledning av aktørene i bransjen. Det er viktig at ekomyndigheten kommer tidlig inn i vurderinger tilbyderne gjør om f.eks. tjenestearkitektur og tjenesteutsetting. Veiledningsprosessen kan i enkelte tilfeller bli fulgt opp med tilsyn.

Utbygging av norske ekomnett er i all hovedsak finansiert og drevet av kommersielle utbyggere som selv velger utbyggingsstrategi og utformer egne tjenester og forretningsmodeller. Regjeringen og tilbyderne av elektronisk kommunikasjon gjennomfører for tiden omfattende tiltak for å styrke sikkerheten og robustheten i de norske ekomnettene.

I tillegg til ekomloven er det utarbeidet forskrifter.

Forskrift om elektronisk kommunikasjonsnett og elektronisk kommunikasjonstjeneste (ekomforskriften) beskriver rettigheter og plikter for tilgang for tilbydere og andre brukere til elektronisk kommunikasjonsnett og tilbud av elektronisk kommunikasjonstjeneste. Forskriften fastsetter bl.a. at tilbyder skal utarbeide og vedlikeholde planer og gjennomføre tiltak for å opprettholde forsvarlig sikkerhet i elektronisk kommunikasjonsnett, herunder for å sikre tilfredsstillende tjenestetilbud og utførelse av egne beredskapsoppgaver.

Forskrift om klassifisering og sikring av anlegg i elektroniske kommunikasjonsnett (klassifiseringsforskriften) har som formål å sikre nettutstyr i anlegg mot uønsket ytre fysisk påvirkning, slik at tilbyder skal kunne tilby elektronisk kommunikasjonsnett- og tjeneste med nødvendig sikkerhet. Forskriften fastsetter at nettilbyder skal klassifisere alle anlegg ut i fra hvor viktig eget nettutstyr i anlegget vurderes å være for offentlige elektroniske kommunikasjonstjenester.

Formålet med forskrift om prioritet i mobilnettet er å bidra til at samfunns viktig taletrafikk prioriteres i mobilnett når kapasiteten er for liten til å

ta unna all trafikk. Mobiltilbyder skal sørge for forsvarlig sikkerhet for tekniske og administrative funksjoner i prioritetsordningen, herunder opplysninger om prioritetsabonnenter.

#### *Avhengigheter*

Samfunn og næringsliv er i stor grad avhengige av ekomnett og -tjenester ikke bare til daglig, men også i krisesituasjoner. Erfaringene fra hendelser der ekomnett har sviktet, viser at kritiske samfunnsfunksjoner som kriseledelse og nød- og redningstjeneste er avhengige av ekomnett som en innsatsfaktor for å ivareta befolkningens behov. Også Forsvaret er avhengig av sivilt ekomnett og -tjenester i samvirke med totalforsvaret og i forbindelse med logistikkstøtte og drift.

Analysen fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap viser hvordan bortfall av ekomnett og -tjenester påvirker kritiske samfunnsfunksjoner. Et bortfall av ekomnett og -tjenester vil bl.a. føre til full stans i fly- og togtrafikken, sterkt begrense muligheten for å gjennomføre økonomiske transaksjoner, undergrave kriseledelsens koordineringsevne og koordinering på tvers av nødetatene, redusere effektiviteten ved sykehus og legevaktsentraler samt kraftig redusere funksjonaliteten i nødnettet, som kun vil fungere lokalt. Bortfall vil også kunne medføre forsinkelser i veitrafikken og kystfarten, og i mindre grad påvirke kraft- og vannforsyningen.

Alle ekomnett og -tjenester er på sin side avhengig av en fysisk infrastruktur. I Norge er det i dag bare Telenor som leverer et nasjonalt nett utelukkende basert på egen infrastruktur, men andre tilbydere som Telia, Broadnet, Ice og Altibox bygger ut sine nett i større omfang enn tidligere. De er likevel fortsatt i stor grad avhengige av Telenor for å levere et nett med tilsvarende kapasitet, dekning, robusthet og uavhengighet. Selv om Telenors kjernenett (transportnett) bygges og driftes med en meget høy grad av sikkerhet, og over tid har vist stor pålitelighet, representerer denne avhengigheten en sårbarhet som bør håndteres.

Kommersielle ekomnett tilbyr i form av fasttelefoni, mobiltelefoni samt bredbånd i både mobil- og fastnett. I ekomloven defineres ekomnett som tjeneste som helt eller i det vesentlige omfatter formidling av signaler i elektronisk kommunikasjonsnett og som normalt ytes mot vederlag. Det er en rekke tilbydere av ekomnett i Norge, og de kan deles inn i tre kategorier. Den første kategorien tilbyr tjenestene i egne nett, mens den andre kjøper tjenesten av andre og vide-



reselger den til sluttbruker. Den tredje kategorien er en kombinasjon av de to andre. Noen av tjenestene produseres i eget nett, mens andre tjenester kjøpes av andre og videreselges til sluttbruker. Til sammen gir dette gir et marked hvor mange tilbydere er avhengige av de tilbyderne som også er store infrastruktureiere. Telenor er i dag både største tilbyder og den klart største infrastruktureieren. Telenor alene har flere tusen anlegg i sitt transportnett. Denne infrastrukturen utgjør en viktig del av nettene for nettilbydere i Norge. Nødnett så vel som kommersielle nett-tilbydere leier kapasitet hos Telenor for å oppnå effektiv utnyttelse av infrastrukturen uten å måtte etablere egne fysiske nett mellom sine lokasjoner.

De grunnleggende elementene i ekinfrastrukturen er tjenestenett, transportnett, aksessnett og drift- og overvåkingssystemer. Transportnett betegner nasjonale og regionale nett som knytter forbindelser over lange avstander, og kan beskrives som ryggraden i et fungerende ekomnett. Aksessnett knytter forbindelsen mellom den enkelte sluttbruker og transport- og tjenestetene. Tjenestenett er ikke et selvstendig fysisk overføringsnett, men den infrastrukturen som er nødvendig for å styre tjenester i det fysiske overføringsnettet. Drift- og overvåkingssystemer er IT-systemer som drifter og overvåker ekomnett og tjenester. Disse systemene kan utgjøre en kritisk del av infrastrukturen. Funksjonene er gjerne sentralisert og er i seg selv avhengige av elektronisk kommunikasjon for å overvåke og drifte komponentene i nettene. Dette utstyret er igjen avhengig av strømforsyning.

De siste årene er det iverksatt tiltak for å styrke reservestromkapasiteten og redundansen i ekomnettene. Det er stilt eksplisitte krav til økt grunnleggende reservestromkapasitet i alle mobilbasestasjonene. Dette er estimert av bransjen til en kostnad i størrelsesorden 1–1,5 mrd. kr. Et annet tiltak som kan trekkes frem er programmet for forsterket ekom som er omtalt under. Det er bevilget over 200 mill. kr siden ordningen ble etablert i 2014.

#### *Tilstanden innen ekomsikkerhet*

Samferdselsdepartementet har ansvaret for sikkerhet og beredskap i ekomnett og ekomtjenester, herunder internett. Ekom er nå en grunnleggende samfunnsinfrastruktur. Sikkerhet og beredskap er derfor en viktig del av ekomreguleringen. De norske ekomnettene har i dag god sikkerhet og har færre utfall enn tidligere, jf. f.eks. CRNASenterets årlige rapport. Forventninger til kvalitet,

kapasitet, robusthet og sikkerhet har imidlertid økt betydelig de siste årene.

Ekominfrastrukturen i Norge er godt utbygd og profesjonelt operert, og nettet har vært stabilt. Telenor har i dag det mest omfattende og best utbygde nettet i Norge, men andre tilbydere som Telia, Broadnet, Ice og Altibox har de siste årene økt utbyggingen av sine nett betydelig. Svært mye av den nasjonale trafikken bæres likevel fortsatt over Telenors nett. Et totalutfall over en viss varighet vil derfor kunne medføre alvorlige konsekvenser for samfunnskritiske funksjoner og tjenesteproduksjon.

Årsaker til uønskede hendelser kan være både tilsiktede og utilsiktede hendelser, og omfatter alt fra uvær og uhell til terror, spionasje og cyberangrep. Historisk sett, fra tiden med ett fastnett og ett statlig televerk, var mye av innsatsen rettet mot sikkerhetstiltak for å redusere sannsynligheten for utfall, som sikring av fastnettet med fjellhaller, forsterket strømforsyning og autorisasjon av personell. I dag er situasjonen en annen, med flere tilbydere av både faste og mobile ekomnett og et større behov for koordinering. Flere alternative nett og tilbydere øker den samlede robustheten. Ekomnettene har i dag god sikkerhet. Alle utfall av en viss alvorlighetsgrad skal rapporteres til ekommyndigheten. De fleste utfallshendelsene viser at ekomnett som et resultat av ulike sikkerhetstiltak forblir tilgjengelige selv om nettene til enkelte tilbydere faller ut. Men mange av nettene er likevel avhengige av hverandre og av sentrale funksjoner i Telenors nett for å fungere. Det medfører at ekommyndigheten i dialog med ekombransjen arbeider med sannsynlighetsreduserende tiltak, parallelt med robusthetsøkende tiltak som reduserer konsekvensene for samfunnet ved utfall.

Flere hendelser i forbindelse med ekstremvær de siste årene har bidratt til å øke bevisstheten rundt sårbarheter hos ekom-, energi- og beredskapsmyndighetene, så vel som hos kommuner, ekomtilbydere og kraftselskaper over store deler av landet. Flere store utfall i ekom- og energiforsyningen har vist hvor avhengige nødetater, kommuner og befolkningen er av fungerende ekomtjenester. De siste årene har det også vært en økning i nye typer sikkerhetstrusler som har gjort det nødvendig å stille strengere krav til sikkerhet og robusthet i ekomnettene. Det er derfor gjennomført en rekke tiltak for å bedre robustheten og beredskapen de siste årene, jf. omtale under.

Tilbyderne benytter stadig oftere eksterne leverandører til installasjon, drift og vedlikehold av sine ekomnett og -tjenester. Det fysiske utsty-

ret blir i økende grad plassert i eksterne drifts- og datasentre. En annen utvikling i sektoren er såkalte «managed services» der utstysleverandører, i tillegg til å selge og installere selve nettutstyret, også står for den daglige driften av nettet. For å effektivisere driften sentraliserer tilbyderne ofte sin tjenesteproduksjon i ett land og leverer ekomtjenestene på tvers av landegrenser. Dette foregår i stor utstrekning i de nordiske landene. Produksjonen av norske ekomtjenester er derfor i større grad enn tidligere avhengig av innsatsfaktorer fra flere virksomheter i flere land. Fra et sikkerhetsperspektiv er den omfattende tjenesteutsettingen og internasjonaliseringen utfordrende for de nasjonale tilbydernes kompetanse, evne til risikostyring av virksomheten og kontroll med trafikkdata og kommunikasjon på tvers av landegrenser.

#### *Overordnet risikovurdering*

Den første helhetlige, nasjonale risiko- og sårbarhetsvurderingen for ekomsektoren (EkomROS) ble levert i 2016. Ny vurdering er foretatt i 2017 og 2018. ROS-analysene bygger videre på risikobilde fra tidligere rapporter som har vært utarbeidet etter konkrete hendelser som f.eks. ekstremværet Dagmar i 2011. Rapportene presenterer en vurdering av avdekte sårbarheter og uønskede hendelser fra foregående år. Videre gis det i rapporten en vurdering av utviklingstrekk innen teknologi, marked og samfunn med betydning for risikobildet i ekomsektoren de kommende årene. Rapportene danner et viktig grunnlag for det videre sikkerhets- og beredskapsarbeidet i ekomsektoren.

Overordnede risikoanalyser i ekomsektoren (EkomROS m.m.) identifiserer størst risiko knyttet til potensielle uønskede hendelser i landsdekkende transportnett, utløst av utilsiktede logiske feil, eller av tilsiktede handlinger som involverer etterretning eller utpressing. Det er stor usikkerhet knyttet til slike analyser, men risikoen for slike hendelser understøttes av sikkerhetsmyndighetens vurderinger, som bl.a. omtaler en uforutsigbar sikkerhetspolitisk situasjon og stadig mer målrettede og avanserte etterretningsoperasjoner.

Det er noe lavere risiko for uønskede fysiske hendelser som fiberbrudd og strømbrudd. Samtidig vil slike hendelser kunne få betydelige konsekvenser, noe de mange ekstremværsituasjonene de siste årene har vist. Erfaring viser også at mange uønskede hendelser utløses i forbindelse med planlagt arbeid og feilretting i kritiske nettlelement. Videreutvikling av prosesser og rutiner

for å redusere risiko vil derfor være viktig. Økt krisehåndteringsevne hos både myndighetene, ekomtilbyderne og andre eiere av kritisk infrastruktur har bidratt til å redusere denne risikoen.

For teknologiske og organisatoriske endringer og avhengighet av underleverandører, vil mer målrettede vurderinger av tilknyttede sårbarheter være viktig for å sette i verk risikoreduserende tiltak.

De siste EkomROS-analysene har sett på de raske endringene i ekomsektoren. Økt internasjonalisering i bransjen svekker den nasjonale kontrollen på kritisk tjenesteproduksjon. Sett i sammenheng med økt avhengighet av disse tjenestene, og et uforutsigbart sikkerhetspolitisk bilde, utgjør dette en økende risiko.

Risikoen forbundet med mindre nasjonal kontroll med kritisk tjenesteproduksjon, gjennom en gradvis økende avhengighet til funksjoner i utlandet, vurderes som høy. Dette krever at myndighetene finner en god balanse mellom å legge til rette for innovasjon, samtidig som nødvendig nasjonal kontroll med nett og tjenester ivaretas for å sikre forsvarlig sikkerhet i fred, krise og krig.

Begrepet Tingenes internett (Internet of Things/IoT) refererer til det økende omfanget av gjenstander og utstyr som er koblet til Internett. Smarthjem med nettverkstilsluttede husholdningsgjenstander som kommuniserer med hverandre og med omverdenen er allerede en realitet. For innbyggerne vil IoT-produkter kunne bidra til å forenkle hverdagen, redusere utgifter og øke sikkerheten. I næringsliv og industri brukes IoT i økende grad som en viktig brikke i digitalisering og automatisering. Analyser fra f.eks. olje- og gassvirksomhet viser et betydelig potensial for kostnadsbesparelse ved å bruke tilkoblede sensorer som gjør det mulig med økende automatisering og drift fra land. Men den ventede økningen av IoT-utstyr med varierende kvalitet og manglende sikkerhetsløsninger vil samtidig skape mange nye utfordringer i nettene, spesielt innen cybersikkerhet. Mange IoT-enheter har i dag for dårlig innebygd sikkerhet, og det kan gjøre at cyberkriminelle kan få tilgang til nettverket. Enheter kan også ofte være vanskelige eller umulige å oppdatere, noe som medfører at kjente sårbarheter i utdatert utstyr ikke håndteres.

Det økende omfanget av IoT og tilgang til jammeutstyr med stor effekt vil også øke risikoen for forstyrrelser i kritisk trådløs kommunikasjon. Risiko knyttet til integritet- og konfidensialitetsbrudd og slike forstyrrelser, må håndteres. Her får imidlertid myndighetene drahjelp fra ekomtil-

byderne og øvrige markedsaktører, som har egeninteresse i å ivareta brukernes tillit.

Risikoen for uønskede hendelser knyttet til infrastrukturen i nordområdene vurderes som høy. Her er det også høyere sannsynlighet for langvarige brudd enn ellers i landet. Kombinasjonen av store arealer og lav befolkningstetthet samt sterke værpåkjenninger gjør også ekominfrastrukturen sårbar. Risikoen påvirkes i tillegg av nordområdenes betydning for sikkerhet og beredskap. Den potensielle konsekvensen av tilsiktede handlinger mot infrastrukturen i dette området i en krise- eller konfliktsituasjon er derfor stor.

Risiko- og sårbarhetsvurderingene i ekomsektoren supplerer de åpne trusselvurderingene fra etterretnings- og sikkerhetstjenestene. Sistnevnte viser at norske virksomheter og interesser er under økende press, spesielt med hensyn til cybersikkerhet. Digitaliseringen av samfunnet og økt internasjonalisering har skapt nye arenaer for kriminelle handlinger for økonomisk vinning, spionasje og sabotasje. Ekomnettene kan både brukes til kriminelle handlinger i cyberdomenet eller være mål i seg selv, enten hensikten er spionasje eller å ramme kritiske samfunnsfunksjoner. Både tilbyderne og myndighetene vil måtte tilpasse seg et dynamisk trusselbilde som følge av samfunnets avhengighet av ekom. Minst like viktig er det at brukerne av ekomtjenester selv er kjent med trusslene og forstår at det kan være nødvendig med egne sikringstiltak tilpasset egen risikoaksept. Dette er relevant både for private brukere og for private og offentlige virksomheter.

#### *Tiltak for å redusere risiko og sårbarhet*

Risiko- og sårbarhetsvurderingene de siste årene har identifisert en rekke tiltak for å redusere risikoen for potensielle uønskede hendelser. Enkelte av tiltakene har bred, risikoreduserende effekt. Økt redundans i regionalnett og tiltak for å forhindre fremmede staters kartlegging av kritisk infrastruktur, samt utveksling av trusselbilder mellom sikkerhetsmyndighetene og aktørene i ekomsektoren, og mellom EkomCERT, NorCERT og hendelseshåndteringsmiljøene i sektoren, er eksempler på slike tiltak. Økt operativ krisehåndterings-evne hos tilbydere og myndigheter gjennom proaktiv beredskap, anskaffelse av beredskapsutstyr og utvikling av samhandlingsløsninger er også viktig. Analyser har videre vist at ekomtilbyderne i større grad bør gjennomføre systematiske og dokumenterte risikovurderinger som identifiserer risikoreduserende tiltak, primært rettet mot planlagt arbeid i nett, teknologiske og organisatoriske

endringer og avhengigheter til underleverandører.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har styrket tilsynsvirksomheten på sikkerhetsområdet. Det er de siste årene ført mer omfattende stedlige tilsyn hos ekomtilbydere for å sikre at kravene i ekomloven og i sikkerhetsloven etterleves. I tilsynene vurderes særlig fysisk sikring, kraftforsyning, beredskapssevne og sikkerhetskompetanse. Flere av tilsynsbesøkene har avdekket avvik som tilbyderne blir pålagt å rette.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets vaktordning for hendelseshåndtering i ekomnettene håndterer normalt rundt 40–60 hendelser i året. Et eget krise- og beredskapsrom er etablert, og responsmiljøet EkomCERT har vært i operativ drift siden juli 2017.

EkomCERT ble etablert etter en vurdering av styrker og svakheter ved alternative organisasjonsformer sett i lys av mulige ambisjonsnivåer for ekomsektorens responsmiljø. Responsmiljøet skal ha et grunnleggende operativt aktivitetsnivå for å kunne koordinere og håndtere cyberhendelser. Grunnleggende evne til digital hendelseshåndtering er bekreftet ved deltakelse i nasjonale øvelser og medlemskap i faglig ledende internasjonale sammenslutninger av hendelseshåndterings- og IKT-sikkerhetsteam. EkomCERT fungerer som bindeledd mellom ekomsektoren og Nasjonal sikkerhetsmyndighet og NorCERT ved sektorovergripende hendelser. Uavhengig av hendelser bistår EkomCERT med rådgivning, kompetansebygging og informasjonsdeling og bidrar til et høyt tillitsnivå og godt aktørsamarbeid med hensyn til cybersikkerhet innenfor sektoren.

De siste årene har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet gjennomført en rekke tiltak som følge av ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall og menneskelige feil. Prioriterte tiltak har vært rettet mot mobilnett og -tjenester, bl.a. å styrke etatens tilsynskapasitet, etablere årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsvurderinger, styrke sektorens beredskaps- og hendelseshåndteringsevne, sikre kommunikasjonsvern i mobilnettene, og sikre samhandling og informasjonsutveksling mellom sikkerhetsmyndigheten og ekomtilbyderne.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen gir Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tilskudd til innkjøp av reservemateriell til ekomtilbydernes beredskapslagre. Videre tildeles det midler gjennom programmet for forsterket ekom. I samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og fylkesmennene utpekes områder som er særlig viktige for lokal

krisehåndtering. Mobilnettet i de aktuelle områdene forsterkes både med utvidet reservestrømkapasitet for basestasjonene og alternative transmisjonsløsninger for å sikre vedvarende tilgjengelighet til mobile ekomtjenester ved langvarig strømutfall. De mest sårbare områdene prioriteres.

Videre har ekommyndigheten pålagt tilbyderne å gjennomføre flere tiltak for å oppnå forsvarlig sikkerhet i sine nett, og tilbyderne har sluttet godt opp om arbeidet. Ekomnettene og tilbyderne driftsorganisasjoner er derfor bedre rustet til å motstå påkjenninger og reparere feil i dag enn tidligere.

For å oppnå synergier og sikre økt samfunnsikkerhet gjennom riktig bruk av samfunnets ressurser vurderes tiltak for videre utvikling av nødnettet og styrking av ekomnettene i sammenheng. Tidligere hadde telefoni, kringkasting og datatrafikk hvert sitt nett med spesialisert maskin- og programvare. I dag er nesten samtlige ekomtjenester basert på programvare som kommuniserer over en felles fysisk infrastruktur. Felles plattform for alle ekomtjenester er betydelig mer effektivt og gir reduserte kostnader, slik at investeringene i større motstandsdyktighet vil kunne virke for flere formål når tjenesteproduksjonen er sentralisert. Men løsningene medfører også høy grad av kompleksitet og kan øke tilbyderne avhengighet til underleverandører. I tillegg introduseres nye sårbarheter knyttet til både utilsiktede hendelser som programvarefeil og konfigurasjonsfeil, og til siktede hendelser som cyberangrep. Økt sentralisering av tjenesteproduksjonen fører dessuten til økt skadepotensiale.

#### *Fremtidig utvikling*

##### *Neste generasjon nødnett i kommersielle nett*

Dagens Nødnett, som eies og forvaltes av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, tilbyr kommunikasjonstjenester til nød- og beredskapsaktørene i Norge. I tillegg til taletjenester har nød- og beredskapsetatene et økende behov for mobile bredbåndstjenester til kritisk bruk, som ikke kan tilbys gjennom dagens Nødnett. Det er derfor behov for å finne en løsning for neste generasjon nødnett som kan tilby mobile bredbåndstjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har med innspill fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Forsvaret vurdert bruk av 700 MHz-båndet for mobile datatjenester til nød- og beredskapsaktører. Vurderingene har tatt hensyn til krav til data- og informasjonssikkerhet som integritet, konfidensialitet og tilgjengelighet, samt

særskilt funksjonalitet for denne brukergruppen. Ved behandlingen av Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge* sluttet Stortinget seg til at ekommyndigheten skal legge til rette for gode kommunikasjonsløsninger for nød- og beredskapsetatene, og at regjeringen vil arbeide for at de offentlige ekomnettene i størst mulig grad skal kunne bære fremtidige tjenester for nød- og beredskapsaktørene. Regjeringen har besluttet at 2 x 30 MHz i 700 MHz-båndet, som i dag benyttes til digital TV-kringkasting, skal tildeles kommersielle aktører innen 2019 for bruk til mobile tjenester. Dette innebærer at fremtidens nødnett skal realiseres i de kommersielle mobilnettene. Når nød- og beredskapsbrukernes kommunikasjons-tjenester skal leveres over kommersielle mobilnett, vil dette medføre at det må legges ytterligere vekt på de generelle sikkerhetskravene.

##### *Ny sikkerhetslov*

Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste endres og ny lov om nasjonal sikkerhet trer i kraft i 2019. Den nye sikkerhetsloven vil utvide virkeområdet til å gjelde grunnleggende samfunnsfunksjoner. Loven skal sette myndigheter og virksomheter bedre i stand til å sikre sentrale nasjonale interesser mot et trusselbilde i stadig og rask endring. Økt samhandling mellom myndigheter og virksomheter skal styrke det forebyggende sikkerhetsarbeidet på tvers av samfunnssektorer. Det enkelte departement vil ha ansvaret for det forebyggende sikkerhetsarbeidet i sin sektor. Innenfor ekomsektoren vil flere objekter enn tidligere omfattes av ny sikkerhetslov. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil som tilsynsmyndighet for ekomsektoren få nye tilsynsoppgaver. Arbeidet med å vurdere og oppdatere hva som skal falle inn under loven vil være en prioritert oppgave som må utføres med jevne mellomrom. Også i fremtiden må det forventes omfattende teknologisk og markedsmessig utvikling, og at det må foretas jevnlig vurderinger for å sikre at det er riktig nivå av systemer og objekter som er underlagt sikkerhetsloven.

##### *Nasjonal autonomi*

Nasjonal autonomi innebærer i denne sammenheng at en tilbyder av elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester i en krise- og beredskapssituasjon skal ha evne til å utføre drift og vedlikehold av tjenestetilbudet med personell og tekniske løsninger lokalisert på norsk territorium. De siste årene har det skjedd betydelige endringer i tekno-

logi og marked innen ekomsektoren som har økt internasjonaliseringen. Elektroniske kommunikasjons tjenester er nå i økende grad avhengige av komplekse, internasjonale verdikjeder. Dette utfordrer evnen og muligheten til å innføre nasjonal autonomi. Samtidig tilsier samfunnets stadig økende avhengighet av elektroniske kommunikasjonsnett- og tjenester, samt endringer i det sikkerhetspolitiske landskapet, at en viss grad av nasjonal autonomi er viktig for beredskaps evnen. Dersom de nødvendige ressursene for å sikre kritiske ekom tjenester ikke kan underlegges nasjonal lovgivning og kontroll i en krise- eller krigssituasjon, kan dette få svært alvorlige følger for den nasjonale styringsevnen. Utformingen av mer operasjonelle krav til nasjonal autonomi bør skje i takt med utviklingen innen 5G, nettverksvirtualisering og automatisering.

#### *Alternative kjernenett*

Samtlige ekomtilbydere er i dag avhengige av sentrale funksjoner i Telenors kjernenett (transportnett) for å kunne levere sine tjenester. Større feil i dette nettet vil kunne lamme ekom over hele landet og få alvorlige konsekvenser for samfunnskritiske funksjoner i mange sektorer. Det er derfor bevilget 40 mill. kr i 2018 til pilot for alternativt kjernenett. Bevilgningen er foreslått videreført i 2019. Målet med piloten er å etablere et fungerende marked for alternativt kjernenett som samfunnskritiske virksomheter og andre benytter.

tiske funksjoner i mange sektorer. Det er derfor bevilget 40 mill. kr i 2018 til pilot for alternativt kjernenett. Bevilgningen er foreslått videreført i 2019. Målet med piloten er å etablere et fungerende marked for alternativt kjernenett som samfunnskritiske virksomheter og andre benytter.

#### *Nye utenlandskabler*

Det meste av den internasjonale ekomtrafikken til og fra Norge rutes i dag via Oslo og videre ut i verden gjennom Sverige. Etablerte tilbydere av transmisjon har foreløpig ikke ønsket å endre på dagens trafikkhåndtering mot utlandet. Tilbydere viser begrenset interesse for og vilje til å ta i bruk nye føringsveier ut av landet. Rapporter fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har påpekt at bruk av kun en trasé via Sverige utgjør en betydelig sårbarhet. Det er derfor foreslått totalt 100 mill. kr som skal legges til rette for nye fiberkabler til utlandet. Bevilgningen skal først og fremst bidra til å bøte på sårbarhetene knyttet til en ensidig trasé via Sverige, men vil samtidig kunne legges til rette for databasert næringsvirksomhet, bl.a. datasenterindustri og bedre forbindelser langs kysten og til Nord-Norge.

## Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

Ansvar, oppgaver og finansiering av transport 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 i hovedsak ansvaret for all lokal rute-transport, med unntak av jernbane, og infrastruktur på riksvei og kommunal vei. Ansvaret til fylkeskommunene omfatter planlegging og drift, men også investeringer i fylkeskommunal infrastruktur som fylkesveier og lokale baneløsninger som T-bane, trikk og bybane. Fylkeskommunen tildeler dessuten løyve til ekspressbussruter, og har ansvaret for skoletransport og annen tilrettelagt transport (TT-transport).

Kommunene har bl.a. ansvaret for veiarbeid, vedlikehold og kollektivtiltak på det kommunale veinettet. De har også ansvaret for areal- og parkeringspolitikken som igjen har en vesentlig innvirkning på kollektivtransporten.

Et attraktivt kollektivtilbud krever et godt samarbeid mellom statlige etater med ansvar for transportnett 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 transportinfrastruktur, 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. Kompensasjon i forbindelse med saker med særskilt fordeling omtales under.

For omtale av rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, tilskudd til skredssikring på fylkesveier og tilskudd til gang- og sykkelveier vises det til programkategori 21.30 Veiformål.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering, belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. 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

I Prop. 128 S (2016–2017) *Kommuneproposisjonen 2018* presenterte Kommunal- og moderniseringsdepartementet en ny kostnadsnøkkel for båt og ferje, som et flertall på Stortinget sluttet seg til, jf. Innst. 422 S (2016–2017). Kriteriet for ferjer i den nye nøkkelen er i hovedsak normerte ferjekostnader, som blir beregnet etter en kostnadsmodell utviklet av Møreforskning Molde på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Ferjestandarden er nå oppdatert på grunnlag av nyere trafikk tall, og de normerte ferjekostnadene er beregnet på nytt med utgangspunkt i den nye standarden. Oppdateringen av standarden ble gjennomført av Vegdirektoratet, og fylkeskommunene ble involvert underveis i arbeidet.

For å gi fylkeskommunene tilstrekkelig tid til å uttale seg, foreslo Kommunal- og moderniseringsdepartementet å utsette oppdateringen av ferjekriteriet til 2020. Oppdateringen vil da kunne ses i sammenheng med øvrige endringer i inntektssystemet fra 2020. For nærmere omtale vises det til Prop. 88 S (2017–2018) *Kommuneproposisjonen 2019*, kap. 10 Inntektssystemet for fylkeskommunene, jf. Innst. 393 S (2017–2018).

For status for oppfølging av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå* og endringer når det gjelder oppgavefordeling og regelverk, vises det til Prop. 88 S (2017–2018) *Kommuneproposisjonen 2019*, henholdsvis kap. 7.7 Nye oppgaver til fylkeskommunene og kap. 12

Oppgavefordeling og regelverk, jf. Innst. 393 S (2017–2018). Ved behandlingen av kommuneproposisjonen ba Stortinget regjeringen senest innen 15. oktober 2018 komme med en egen sak med samlet vurdering av oppgaveoverføringene til de nye fylkeskommunene basert på ekspertutvalgets utredning (utvalget som har vurdert nye oppgaver til fylkeskommunene). Dette gjelder også oppgaver som vil fases inn, og som ikke er klare for overføring fra 1. januar 2020. Regjeringen vil legge frem en egen sak om nye oppgaver til fylkeskommunene i oktober 2018.

#### Lokale ruter og fylkesvei

Tabell 5.37 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveier

i 2017. 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 kollektivtransport utenom jernbane, utgjorde ca. 13,1 mrd. kr i 2017. Utgiftene til fylkesveier var ca. 16,7 mrd. kr. Til sammenligning utgjorde utgiftene til rutedrift ca. 9,9 mrd. kr og utgiftene til fylkesveier ca. 11,4 mrd. kr i 2010.

Tabell 5.37 Fylkeskommunenes utgifter i 2017 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)

| Fylkeskommune    | Rutedrift <sup>1</sup> | Fylkesvei driftsutgifter <sup>2</sup> | Fylkesvei investeringsutgifter <sup>3</sup> | Sum        |
|------------------|------------------------|---------------------------------------|---|------------|
| Østfold          | 330 260                | 302 559                               | 240 833                                     | 873 652    |
| Akershus         | 1 045 985              | 637 424                               | 501 511                                     | 2 184 920  |
| Oslo             | 2 106 898              | 147                                   | 41  | 2 107 086  |
| Hedmark          | 332 723                | 354 455                               | 212 703                                     | 899 881    |
| Oppland          | 371 370                | 520 525                               | 239 578                                     | 1 131 473  |
| Buskerud         | 390 337                | 413 707                               | 345 092                                     | 1 149 136  |
| Vestfold         | 299 265                | 277 181                               | 151 475                                     | 727 921    |
| Telemark         | 314 077                | 312 568                               | 336 317                                     | 962 962    |
| Aust-Agder       | 172 623                | 198 452                               | 114 463                                     | 485 538    |
| Vest-Agder       | 256 745                | 426 955                               | 301 404                                     | 985 104    |
| Rogaland         | 848 341                | 688 932                               | 777 451                                     | 2 314 724  |
| Hordaland        | 1 612 609              | 816 520                               | 1 361 596                                   | 3 790 725  |
| Sogn og Fjordane | 461 548                | 593 003                               | 254 036                                     | 1 308 587  |
| Møre og Romsdal  | 1 008 976              | 658 781                               | 355 739                                     | 2 023 496  |
| Sør-Trøndelag    | 805 457                | 505 921                               | 964 357                                     | 2 275 735  |
| Nord-Trøndelag   | 332 185                | 407 969                               | 618 283                                     | 1 358 437  |
| Nordland         | 1 313 797              | 704 750                               | 533 765                                     | 2 552 312  |
| Troms            | 652 633                | 588 937                               | 564 456                                     | 1 806 026  |
| Finnmark         | 418 646                | 271 884                               | 100 339                                     | 790 869    |
| Sum              | 13 074 475             | 8 680 670                             | 7 973 439                                   | 29 728 584 |

<sup>1</sup> Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesveiferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveier og forstadsbaner.

<sup>2</sup> Omfatter netto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveier, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

<sup>3</sup> Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveier, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2017 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- sykkelveier. Veilengdene

for 2018 i tabell 5.38 omfatter imidlertid 2 711 km gang- sykkelveier på fylkesveinettet. Ved beregning av andel av det offentlige veinettet og andel med fast dekke for 2018 inngår gang- og sykkelveier. Som det fremgår av tabellen, er 46 pst. av det offentlige veinettet fylkeskommunalt i 2018.



Tabell 5.38 Sentrale data på fylkesveinettet

| Fylkeskommune     | Fylkesveier<br>km |          | Andel av det off.<br>veinett i pst. |          | Andel fast dekke<br>i pst. |          | Andel tillatt 10 t<br>aksellast i pst. |          |
|-------------------|-------------------|----------|-------------------------------------|----------|----------------------------|----------|--|----------|
|                   | 31.12.09          | Mai 2018 | 31.12.09                            | Mai 2018 | 31.12.09                   | Mai 2018 | 31.12.09                               | Mai 2018 |
| Østfold           | 1 003             | 1 900    | 27                                  | 45       | 78                         | 90       | 57                                     | 81       |
| Akershus          | 1 127             | 2 088    | 24                                  | 36       | 91                         | 96       | 65                                     | 79       |
| Oslo <sup>1</sup> | 0                 | 0        |                                     |          |                            |          |  |          |
| Hedmark           | 2 534             | 3 954    | 38                                  | 56       | 64                         | 80       | 51                                     | 73       |
| Oppland           | 2 074             | 3 212    | 37                                  | 52       | 83                         | 90       | 59                                     | 76       |
| Buskerud          | 1 182             | 1 947    | 29                                  | 41       | 98                         | 99       | 79                                     | 93       |
| Vestfold          | 699               | 1 456    | 26                                  | 46       | 100                        | 100      | 74                                     | 94       |
| Telemark          | 1 099             | 1 995    | 27                                  | 45       | 89                         | 94       | 44                                     | 94       |
| Aust-Agder        | 990               | 1 671    | 33                                  | 51       | 85                         | 92       | 80                                     | 91       |
| Vest-Agder        | 1 311             | 2 192    | 33                                  | 50       | 66                         | 81       | 62                                     | 76       |
| Rogaland          | 1 823             | 2 725    | 30                                  | 37       | 97                         | 100      | 76                                     | 85       |
| Hordaland         | 1 750             | 3 205    | 26                                  | 43       | 100                        | 100      | 68                                     | 81       |
| Sogn og Fjordane  | 1 443             | 2 639    | 27                                  | 48       | 100                        | 100      | 74                                     | 87       |
| Møre og Romsdal   | 1 762             | 3 275    | 28                                  | 46       | 93                         | 100      | 41                                     | 87       |
| Trøndelag         | 3 553             | 6 305    | 34                                  | 55       | 68                         | 84       | 57                                     | 79       |
| Nordland          | 2 569             | 4 229    | 29                                  | 46       | 79                         | 93       | 71                                     | 83       |
| Troms             | 1 728             | 3 005    | 32                                  | 54       | 78                         | 91       | 41                                     | 60       |
| Finnmark          | 626               | 1 500    | 15                                  | 34       | 100                        | 99       | 93                                     | 95       |
| Sum               | 27 273            | 47 298   | 29                                  | 46       | 82                         | 92       | 62                                     | 82       |

<sup>1</sup> Oslo har ikke fylkesveier. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2018 til grunn et normert fylkesveinett på 313 km.

De fleste fylkeskommunene hadde alt før forvaltningsreformen 2010 fast dekke på hele eller store deler av veinettet. For enkelte fylkeskommuner har andelen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. For fylkene samlet er andelen fast dekke 92 pst. i mai 2018. Også andelen av fylkesveinettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig, og utgjør 82 pst. i 2018.

#### Kompensasjon i forbindelse med saker med særskilt fordeling

I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 fikk fylkeskommunene overført ansvaret for en stor del av riksveinettet med tilhørende ferjeforbindelser, inkludert fire påbegynte og fire ferdigstilte statlige ferjeavløsningsprosjekter.

Ferjeavløsningsmidlene utgjør ca. 117,1 mill. kr for 2019, og gis en særskilt fordeling (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

For fylkesveiferjer er det lagt opp til at ferjeavløsningsmidler kan utbetales i inntil 40 år. I inntektssystemet for fylkeskommunene er det lagt til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning, men det skal likevel ikke kompenseres for mer enn totalkostnaden for prosjektet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for ferjeavløsningsordningen. Disse ble presentert i kommuneproposisjonen for 2018, jf. Prop. 128 S (2016–2017). Av retningslinjene går det bl.a. frem at den enkelte fylkeskommune vedtar utbygging, utarbeider finansieringsplan og

søker om prosjektet kommer inn under ordningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsetter størrelsen på ferjeavløsningsmidlene. Den beregnes på bakgrunn av tap i inntektssystemet når et ferjesamband blir avløst eller nedkortet av bru eller tunnel, men beregnet innsparing justeres for økt kompensasjon i inntektssystemet til den nye brua eller tunnelen.

Ved behandlingen av Prop. 88 S (2017–2018) *Kommuneproposisjonen 2019*, jf. Innst. 393 S (2017–2018), fattet Stortinget følgende vedtak (anmodningsvedtak nr. 931 (2017–2018)),

*«Stortinget ber regjeringen endre ferjeavløsningsordningen slik at også kapitalkostnader kan dekkes av ordningen.»*

Kommunal- og moderniseringsdepartementet foreslår at 30 pst. av beregnede rentekostnader knyttet til samlede byggekostnader dekkes innenfor ferjeavløsningsordningen. Til beregning av rentekostnader benyttes en gitt referanserente som oppdateres årlig, dvs. tilsvarende retningslinjene for beregning av selvkost av kommunale tjenester. Denne utvidelsen av ordningen gjøres ved å øke lengden på utbetalingsperioden for hvert ferjeavløsningsprosjekt, fremdeles begrenset til maksimalt 40 år. Se nærmere omtale av vedtaket i budsjettproposisjonen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet under Del II, Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv., kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner, post 60 Innbyggertilskudd.

Kommunal- og forvaltningskomiteen hadde også merknader knyttet til bompengeprogget i ferjeavløsningsprosjekter. Samferdselsdepartementet vil vurdere disse merknadene og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I statsbudsjettet for 2018 ble 100 mill. kr av økningen i de frie inntektene til fylkeskommunene gitt en særskilt fordeling til båt- og ferjefylkene (tabell C). Regjeringen foreslår at beløpet videreføres med 102,8 mill. kr i 2019. Dette skal bidra til å sikre god infrastruktur for folk og næringsliv langs kysten, og legge til rette for investeringer i miljøvennlig teknologi. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) 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 fylkesveinet. Ordningen er senere videreført og økt, slik at kompensasjonen for 2018 er ca. 1 355 mill. kr. Kompensasjonen foreslås videreført med ca.

1 493 mill. kr i 2019. I beløpet inngår forslag om at 100 mill. kr innenfor fylkeskommunenes frie inntekter omdisponeres til opprusting og fornying av fylkesveinet. Midlene fordeles ut fra kartlagt forfall på fylkesveinet i den enkelte fylkeskommune (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet, (Grønt hefte).

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.) settes i verk. Nasjonale føringer som fører til merutgifter, vil bli kompensert. Kompensasjonen for 2016, 2017 og 2018 var på henholdsvis 279, 286 og 294 mill. kr. Den foreslås videreført med ca. 302 mill. kr i 2019. Merutgiftene for å oppfylle kravene i forskriften vil variere fra fylke til fylke både på grunn av variasjon i antall tunneler og fordi noen tunneler allerede oppfyller kravene. Det er derfor foretatt en fylkesfordeling av kompensasjon for merutgiftene, fordelt på samlet lengde tunnellop i aktuelle fylker som krever sikkerhetstiltak etter forskriften (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Ordningen med sams veiadministrasjon innebærer at staten og fylkeskommunene bruker den samme veiadministrasjonen på regionalt nivå til å utføre riks- og fylkesveioppgaver etter veglova. Oslo kommune må bruke egen administrasjon. Fra 2016 ble midler til dette lagt inn i tabell C. I 2018 utgjorde dette ca. 8,9 mill. kr. Beløpet foreslås videreført med ca. 9,1 mill. kr i 2019. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Ved behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt forvaltningsnivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017), vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak (vedtak 838):

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at regional vegadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesvegene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå.»*

Anmodningsvedtaket er en oppfølging av et vedtak fra våren 2016, jf. Innst. 377 S (2015–2016). En samlet kommunal- og forvaltningskomite stod bak forslag til vedtak om overføring.

Regjeringen har, i en avveining mellom ulike hensyn, konkludert med at den delen av sams

veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene. En forutsetning for overføringen er at det blir 11 fylker. Regjeringen tar sikte på at overføringen skal skje fra 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021, men tidspunktet må fastsettes endelig når opplegg og tidsplan for arbeidet med avtale om overføring av ansatte er klarlagt. Se omtalen av saken under programkategori 21.30 Veiformål, Andre saker.

Fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart ble opphevet fra 1. januar 2018, jf. Prop. 1 LS (2017–2018) *Skatter, avgifter og toll 2018*. Fylkeskommunene er kompensert med 15,3 mill. kr i 2018 som følge av inngåtte avtaler om offentlig kjøp av persontransporttjenester. Beløpet foreslås videreført med ca.15,7 mill. kr i 2019. Fordelingen av kompensasjonen for opphevingen av fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift skjer etter en særskilt fordeling (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Stortinget vedtok å øke CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass med 0,15 kr per m<sup>3</sup> til nivået for

bensin fra 1. juli 2015. Vedtaket berører gassdrevne busser. Det vises til Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015*, jf. Innst. 360 S (2014–2015). Kompensasjonen til berørte fylkeskommuner er i 2018 ca. 2,1 mill. kr. Beløpet foreslås videreført med ca.2,2 mill. kr i 2019. Fordelingen av denne kompensasjonen skjer etter en særskilt fordeling (tabell C). Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2018–2019) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Differensierte satser på arbeidsgiveravgift for transport- og energiforetak

Differensierte satser for arbeidsgiveravgift ble gjeninnført fra 1. januar 2018. Kompenserende infrastrukturtiltak for vei og kyst som ble igangsatt da differensierte satser falt bort i 2014, ferdigstilles. Det vises til omtale under programkategoriene 21.30 Veiformål og 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 ei gradvis innfasing av ressursane til transportinfrastruktur i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Til oppfølging av Nasjonal transportplan er det foreslått å løyve 65,2 mrd. kr i 2019. Forslaget er 2,4 mrd. kr eller 3,8 pst. høgare enn løyvinga i 2018.

Auken kjem mange prosjekt til gode. Ei av dei største satsingane er det statlege tilskotet til store kollektivprosjekt i dei største byane, som aukar med 747 mill. kr, til 1 532 mill. kr. Gjennom tilskotet skal staten bidra med inntil 50 pst. av prosjekt-kostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda, dvs. Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss trinn 1 i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt vekt på å auke satsinga på vedlikehald. I 2019 blir vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet samla redusert med om lag 1 800 mill. kr. Det er innsatsen for å utbetre tunnelar som gjer at dette forfallet samla sett blir redusert. Med budsjettforslaget vil vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet vere redusert med om lag 7 mrd. kr frå 2015.

Regjeringa foreslår ei fortsatt stor løyving til investering i riksveggar over budsjetta til Statens vegvesen og Nye Veier AS. I tråd med føringane frå Prop. 1 S (2015–2016) foreslår regjeringa å løyve 5,4 mrd. kr til Nye Veier AS i 2019, som er ei vidareføring av det varsla nivået. På jernbane er planlegging og bygging av InterCity-strekningar prioritert. Løyvinga til signal- og sikringssystemet ERTMS på jernbane skal sikre auka aktivitet og rasjonell framdrift.

Nye ordningar i Nasjonal transportplan er teknologistimulerande tiltak som konkurransen Smartare transport i Noreg og Pilot-T, midlar til fiberkablar til utlandet og ein pilot for alternativt kjernenett. Regjeringa foreslår å auke løyvinga til Pilot-T, medan løyvingane til dei andre tiltaka blir vidareført.

Tabell 6.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2018–2029 i budsjettframlegget for 2019. 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. Oppfølging av Nasjonal transportplan i det einskilde år i tabell 6.1 må forståast med det som utgangspunkt. Løyvingsforslaget inneber ei oppfølging av den samla økonomiske planramma for første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 29,6 pst. Innanfor løyvingsforslaget blir det høgt tempo i gjennomføringa av eksisterande prosjekt, og oppstart av nye.

Tabell 6.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

|                             | Gj.snitt per år<br>NTP<br>2018–2023 | Løyving<br>2018 | Forslag<br>2019 | Mill. 2019-kr<br>Oppfølging<br>NTP etter<br>to år i pst. |
|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|--|
| Vegformål                   | 41 436,6                            | 38 437,7        | 38 886,0        | 31,1   |
| Jernbaneformål              | 25 147,7                            | 20 491,6        | 21 691,9        | 28,0   |
| Kystformål                  | 2 064,9                             | 1 447,8         | 1 463,5         | 23,5   |
| Særskilte transporttiltak   | 3 019,3                             | 2 345,4         | 3 070,4         | 29,9   |
| Nye NTP-tiltak <sup>1</sup> | 461,6                               | 113,2           | 123,2           | 8,5  |
| Sum                         | 72 130,2                            | 62 835,7        | 65 237,0        | 29,6   |

<sup>1</sup> Omfattar Pilot-T, alternativt kjernenett og tilrettelegging for fiberkablar til utlandet og flytting av Bodø lufthamn. Konkurransen Smartare transport inngår i særskilte transporttiltak.

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. Det vil krevje eit omfattande infrastrukturløft 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 i retning av dei tre hovudmåla:

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

For dei enkelte hovudmåla er det utarbeidd fleire etappemål som uttrykkjer kva regjeringa ønsker å oppnå i planperioden. For å vurdere i kva grad måla blir nådde, er det utvikla indikatorar for dei ulike etappemåla. Indikatorane er nødvendige for å oppnå ein betre samanheng mellom politisk uttrykte mål og venta resultat på utvalde område, og for å etterprøve i kva grad måla blir nådde.

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 forfall og skredssikring. 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 betydning 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 og jernbane vil midlar til fornying bidra til at delar av vedlikehaldsetterslepet blir tatt igjen. Dei store investeringsprosjekta, skredssikringstiltaka og utbetringa av flaskehalsar vil



gjere riksvegnettet meir påliteleg. For sjøtransporten er førebyggjande sjøtryggleikstiltak viktig for å gjere transporten påliteleg.

Høg innsats på vedlikehald av infrastrukturen på jernbane, særleg fornying, gjer dei tekniske anlegga meir driftsstabile og togtrafikken blir meir påliteleg, sjølv med aukande trafikkmengde. Persontoga er blitt meir punktlege, men det er framleis utfordringar for persontog i rushtidtrafikken og for godstog. Auka trafikk og utnytting av kapasiteten i infrastrukturen gjer at trafikkavviklinga er meir sårbar for feil i infrastrukturen, m.a. som følgje 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 er punktlege framfor regularitet. Nokre forseinka tog blir derfor innstilte, slik at normal rute kan opprettast på nytt.

91 pst. av alle persontoga var punktlege i 2017, og regulariteten var på 97,2 pst. For godstog var 80 pst. av dei punktlege. Dette var ei forbetring frå tidlegare år. Målet i 2019 er 90 pst. for både persontog og godstog. 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 det høg risiko knytt til å nå målet for regularitet i 2019.

Ventetid for los måler del av losoppdrag der fartøyet må vente i over éin time for få los. Registrert ventetid for los på over éin time har dei siste åra vore på om lag 1,5 pst. Det blei registrert ein mindre auke på slutten av 2017, som har halde seg i første halvår 2018. Det er inga einskild grunn til dette. Kystverket forventar at delen som ventar på los i meir enn ein time vil liggje på om lag 1,5 pst. i 2018 og 2019.

I luftfarten var færre fly punktlege, og regulariteten i første halvår 2018 svakare enn i dei føregåande åra. 82,3 pst. av flya var punktlege mot 85,0 pst. i 2017. Regulariteten var 97 pst. mot 99 pst. i 2017. Endra struktur i drifta hos flyselskap, forseinka levering av fly og pålagt (ikkje planlagt) vedlikehald av nye motortypar har ført til ressurs-

mangel hos dei største operatørane i Noreg. Det har ført til innstillingar og rokering av tilgjengelege fly- og mannskapsressursar som igjen har ført til forseinkingar. Det er ikkje spesielle tilhøve hos Avinor som har gitt negative effektar på trafikkavviklinga. Det er venta at situasjonen er mellombels, og at kvaliteten på lengre sikt blir den same som tidlegare.

**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 gods-transporten. 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 sparar 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 2019 vil redusere reisetida. Den største reduksjonen kjem når prosjekta rv. 13 Ryfast i Rogaland, E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud, E134 Gvammen–Århus i Telemark og E6 Helgeland nord i Nordland opnar for trafikk.

Tabell 6.2 viser reisetidsreduksjon på riksvegnettet per korridor i 2019. Reduksjonen er særleg stor i korridor 5. For E134 Damåsen–Saggrenda blir reisetida redusert med 10 minutt knytt til at vegen rundt Kongsberg delvis blir lagt om, auka fartsgrense og kortare trasé. Reisetida for rv. 13 Ryfast er berekna redusert med 30 minutt i samband med opninga av tunnelen. Reduksjonen er berekna ved å ta utgangspunkt i reisetid på ferjeovergangen og ventetid.

Tabell 6.2 Samla reisetidsreduksjon på riksvegnettet per korridor i minutt

| Korridor  | Redusert reisetid i 2019 (minutt) |
|---|-----------------------------------|
| Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø   | 00:30                             |
| Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor   | 00:00                             |
| Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger   | 02:00                             |
| Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim   | 01:54                             |
| Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø   | 51:18                             |
| Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund  | 04:42                             |
| Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen  | 06:24                             |
| Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland | 00:18                             |

På jernbanenettet vil utbyggingar og utbetringar i planperioden redusere reisetida. I slutten av september 2018 blei det nye dobbeltsporet mellom Farriseidet og Porsgrunn opna for trafikk. Dette reduserte reisetida mellom Larvik og Grenland/Porsgrunn frå 34 minutt til 16 minutt. Ein føresetnad for høg hastigheit på denne strekninga er ferdigstilling av Solum omformarstasjon. Denne er planlagt å vere ferdig hausten 2018. Ny omformarstasjon gjer det òg mogeleg med auka frekvens på strekninga.

Leangen stasjon i Trondheimsområdet blir bygd om i 2019. Stasjonen skal byggjast om med plattform til to spor (ny mellomplattform) slik at to tog kan krysse på stasjonen samstundes som dei reisande kan gå av og på toget. Flytting av systemkryssing til Leangen stasjon kan gi ein reisetidsgevinst på 4 minutt for sørgående tog på Trønderbanen.

Det nye signalanlegget ved Vestmo tømmerterminal på Solørbanen blei opna juni 2018. Tømmeretog kan no køyre frå Vestmo direkte ut på Solørbanen utan å køyre innom Elverum stasjon. I tillegg er sidesporet modernisert. Tiltaket reduserer køyretida på over ein halvtime per tog. Totalt kan toga spare opp til ein time køyretid i retning Sverige.

Sørumsand stasjon på Kongsvingerbanen blir bygd om i 2019. Tiltaket gjeld plattformforlenging. Det gjer det mogeleg med kortare framføringstid og kan gi ein gevinst for godstrafikken til/frå Alnabru.

Som ledd i ny grunnrutemodell i Austlandsområdet blei lokaltogtilbodet rundt Oslo forbetra i desember 2014. Lokaltoga mellom Lillestrøm og

Asker går kvart kvarter (tidlegare kvar halvtime), og dei knutepunktstoppande toga mellom Asker og Lillestrøm går kvart tiande minutt. Det er ikkje lagt opp til å endre frekvensen for lokaltog i dei store byane i 2019.

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 to siste reisevaneundersøkingane viser at i dei største byane har delen som sykklar auka, medan talet er stabilt i resten av landet. Stavanger og Trondheim har dei høgste delane som sykklar, med høvesvis 8,1 pst. og 8,6 pst.

I dei inngåtte byvekstavtalane er statleg satsing på tiltak for gåande og sykklende langs riksveg ein viktig del. I tillegg kan tiltak som får midlar frå tilskotsordninga til gang- og sykkelveggar for kommunar og fylkeskommunar bidra til at fleire sykklar. Midlane skal nyttast til å finansiere sykkeltiltak i dei mindre byområda. Det meste av veg- og gatenettet i byane og tettstadene er kommunalt og fylkeskommunalt. Det er her potensialet for auka sykling på korte reiser er høgst. Raskare gjennomføring av tiltak for auka sykling er siktemålet med den statlege tilskotsordninga. Skuleveggar og prosjekt som kan bidra til å skape eit samanhengande sykkelvegnett blir prioritert.

I sjøtransporten gir tiltak i farleia redusert seglingsdistanse og kortare seglingstid. Vidare gir overføring av trafikk til ei meir beskytta seglingslei redusert seglingstid eller seglingsdistanse.

Prosjektet Innsegling Tromsø blei ferdig i 2018. Tiltaket reduserer seglingslengda for større fartøy med om lag 80 km kvar veg for dei som skal

anløpe nordre del av Tromsø hamn frå sør. Dette bidreg til reduserte kostnader, tidssparing, mindre klimagassutslepp, og redusert fare for ulykker.

**Etappemål:** Persontransportveksten i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange

Etappemålet for vekst i persontransporten blir følgd opp gjennom byvekstavgiftane.

Målet er avgrensa til persontransport. Transport knytt til offentleg og privat tenesteyting, varetransport og godstransport skal haldast utanom. Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikken som passerer utan start- og endepunkt i avtaleområdet, skal òg haldast utanfor. Tidsperspektivet for å oppnå måla følger avtaleperioden for byvekstavgiftane.

I byvekstavgiftane er det krav om dokumenterbare resultat for måloppnåinga, og det er utvikla felles indikatorar for endring i trafikkarbeidet med personbil og årstdøgntrafikk for lette køyretøy. Det skal òg rapporterast på m.a. klimagassutslepp, transportmiddelfordeling, areal og parkering.

Det er inngått fire avtalar:

- bymiljøavtalar i Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag, som blir reforhandla til byvekstavgiftar
- byvekstavgiftar i Bergen/Hordaland og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar/Rogaland fylkeskommune, som blir reforhandla.

Regjeringa vil leggje til rette for at forhandlingar i dei fem mindre byområda som er omfatta av ordninga med byvekstavgiftar, kan komme i gang raskt etter at nødvendige lokalpolitiske vedtak er fatta. Dette gjeld Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Kristiansandsregionen og Grenland.

Referanseåret i inngåtte bymiljø-/byvekstavgiftar er 2017. Det inneber at indikatorane knytt til dette etappemålet (endring frå referanseår til 2018) først kan rapporterast i 2019.

**Etappemål:** Universelt utforma reisekjeder

Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogeleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Regjeringa vil utvikle og leggje transportsystemet til rette 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, universelt utforma reisekjeder som mange har nytte av, blir prioriterte.

*Veg*

Satsinga på kollektivløysingar av høg standard i byområda gjennom byvekstavgiftane 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-/byvekstavgiftane 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 byvekstavgiftar og riksvegprosjekt.

I 2019 er det planlagt å utbetre 52 haldeplassar og 8 viktige knutepunkt på riksvegnettet til å bli universelt utforma.

For å leggje til rette for å reise kollektivt og oppnå universell utforming på heile reisekjeder, er raske og framkommelege ruter til haldeplassar og kollektivknutepunkt for dei som går og sykklar blant tiltaka som blir vektlagt i planperioden. Frå 2018 er rutinar med krav til godt tilgjenge heile året innført i alle kontraktar for drift og vedlikehald på riksveg.

*Jernbane*

Det er i dag 336 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 jernbanenettet har universelt utforma informasjonssystem. Tilgjengelege stasjonar er eit delmål på vegen til universell utforming.

Målet for perioden 2018–2029 er at om lag 44 pst. av alle av- og påstigingar er på ein universelt utforma stasjon. Prognosen for 2018 er at om lag 7 pst. vil vere på ein universelt utforma stasjon.

Fjerning av mindre hindringar på stasjonar blei i hovudsak ferdig i 2017. I alt 316 stasjonar er no fri for mindre hindringar. Kva som skal gjerast på dei siste 20 stasjonane, blir vurdert i 2018. Tiltak er t.d. markering av trappeneser, trekraft for å opne dører og markering av sikkerhetslinjer.

Ved utgangen av 2017 oppfylte 28 stasjonar krav til universell utforming, mens 94 stasjonar blei vurderte som tilgjengelege. Assistanseteneste blir i dag tilbydt på Oslo S, Oslo lufthavn, Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Drammen, Asker, Lillestrøm, Ski og Sandvika.

Ved inngangen til 2019 vil 28 stasjonar fylle krava til universell utforming, og 95 stasjonar vil vere tilgjengelege. Ved utgangen av 2019 vil to stasjonar til, Sørumsand og Leangen, vere oppgradert og ha status tilgjengeleg.

### Flyplassar

Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter ved lufttransport, gjennomfører EU-regelverk om funksjonshemma og rørleshemma personar sine retter i samband med lufttransport. Luftfartstilsynet har ansvar for å handheve forskrifta. Universell utforming blir implementert på flyplassar i samband med nybygg eller ved ombygging. Da skal flyplassane følgje krava i plan- og bygningslova og relevante forskrifter og retningslinjer. Det er spesielle reglar m.a. om løysingar for ombordstiging.

Avinor jobbar mot eit mål om at flyplassane skal kunne brukast av alle reisande på ein likeverdig måte. På dei store flyplassane i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim er det kontinuerleg utviklingsarbeid som òg omfattar universell utforming. Det blir gjennomført tilpassingar og tiltak, og det er ein høg grad av måloppnåing.

For dei regionale flyplassane er det eit felles prosjekt for å kartlegge universell utforming på flyplassane. Det starta i 2014 og blir ferdig i 2018. Kartlegging av universell utforming skjer i tråd med målet i forskriftene om å sikre universell tilgang til bruksformålet til bygningane. Terminal og terminalområdet skal vere utforma slik at alle skal kunne reise via flyplassane til Avinor.

Avinor har ein tiltaksplan for å utbetre eksisterande terminalbygg på regionale og lokale flyplassar til universell utforming. Det er for 2018 sett i gang et prosjekt som skal lukke avvika som blei avdekte i kartlegginga av universell utforming. I 2018 vil dei mest alvorlege avvika som gjeld universell utforming på ti av dei største regi-

onale flyplassane bli utbetra. Prosjektet med å lukke avvik blir vidareført i 2019.

Det finst personell som yter assistansetenester ved alle flyplassane.

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 å både 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.

Ein meir effektiv transportsektor, både når det gjeld logistikksystema og dei enkelte transportane, er viktig for næringslivet si konkurransevne. Regjeringa vil i planperioden leggje til rette for at meir gods på dei lange distansane kan bli 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. God tilknytning til veg for stamnetterminalane er viktig for eit godt samspel mellom transportformene, og m.a. bypakene vil bidra til dette.

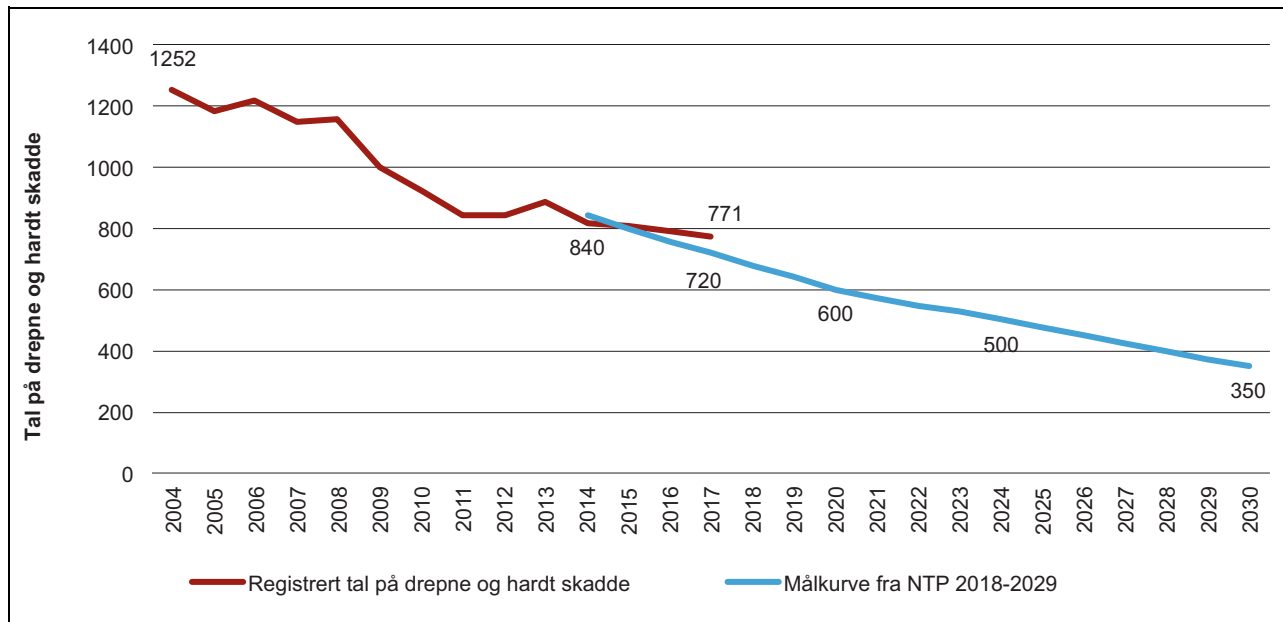
### 6.2.2 Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen

Nullvisjonen inneber at transportsystemet, transportmidlane og regelverket skal utformast slik at det fremmer trafikksikker åtfærd hos trafikantane og i størst mogeleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerheitsarbeidet i heile transportsektoren, men utfordringane og behovet for tiltak varierer betydeleg mellom dei ulike delane av sektoren. Transportarbeidet veks, og ein ytterlegare reduksjon i talet på drepne og hardt skadde krev derfor ei fortsatt sterk satsing på trafikksikkerheitsarbeidet.

Etappemål i planperioden er:

- talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030
- oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport.

Dei ulike tilsynsetatane på transportområdet har ei viktig rolle i arbeidet for å betre trafikksikker-



Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2004–2017 og målkurve fram til 2030

Kjelde: Vegdirektoratet/Statistisk sentralbyrå

leiken. Det same har Statens havarikommisjon for transport gjennom sine undersøkingar av ulykker og hendingar i transportsektoren.

**Etappemål:** Talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030

Etappemålet for trafikktryggleiken på veg inneber ein reduksjon på om lag 60 pst. samanlikna med gjennomsnittet for åra 2012–2015. Målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 om maksimalt 500 drepne og hardt skadde i 2024 er eit delmål på veg mot målet for 2030.

Målretta trafikktryggleiksarbeid gir resultat. Det har over tid vore ein stabil nedgang i drepne i vegtrafikken. I 2017 var det 106 omkomne, og Noreg blei for tredje 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.

Investeringar på riksvegnettet vil bidra til færre drepne og hardt skadde. Dette gjeld både store vegprosjekt og tiltak som å byggje midtdelare på to-/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 bygging av firefeltsveg på desse strekningane har ein sett ei betydeleg forbetring i trafikktryggleik.

Det er i 2019 planlagt å opne 51,7 km firefelts veg og 1,5 km to- og trefelts veg med midtrekkverk. Det er i tillegg lagt opp til å etablere forsterka midtoppmerking på om lag 45 km riksveg.

Det er rekna at gjennomførte investeringar på riksvegnettet i 2019 vil gi ein årleg, gjennomsnittleg reduksjon i drepne og hardt skadde med til saman 8. I tillegg kjem bidrag frå kampanjar, tilsyn, kontrollar, tiltak knytt til føraropplæringa og frå trafikktryggingstiltak i regi av andre aktørar.

Midlane til programområdet trafikktryggleik blir i 2019 i hovudsak nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker og utforkøyringsulykker.

Arbeidet med trafikktryggleik er ytterlegare omtalt under programkategori 21.30 vegformål.

Statens havarikommisjon for transport undersøker utvalde vegulykkar.

**Etappemål:** Oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport

#### Jernbane

Jernbanesektoren arbeider systematisk med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanestrekningane blir analyserte for å identifisere risikotilhøve og prioritere tiltak. Tiltak for å førebyggje ulykker blir prioritert basert på ei samla vurdering av risikobiletet. Det blir gjennomført førebyggjande tiltak mot dei ulykkene som skjer oftast og dei som skjer sjeldan, men som har

alvorlege konsekvensar. Risiko er i hovudsak knytt til planovergangar, personar som er i eller ved sporet, avsporingar og ras.

I perioden 2013–2017 omkom i alt 15 personar i ulykker knytt til jernbanetransporten i Noreg, medan 10 blei hardt skadde.

Ved utgangen av 2017 var det 3 522 planovergangar på jernbanenettet. Totalt blei det i 2017 gjennomført 17 planovergangstiltak, der 31 planovergangar blei nedlagde.

Konkrete tiltak som blir gjennomført i eksisterande infrastruktur omfattar tekniske tiltak og barrierar mot menneskelege feil, skredsikring, sikring og sanering av planovergangar, tunnelsikring og miljøtiltak.

Statens havarikommisjon for transport undersøker jernbaneulykker og alvorlege jernbanehendingar. Målet med undersøkingane er å avdekkje tilhøve med verknad for jernbanetryggleiken.

#### Luftfart

Luftfarten har generelt eit høgt tryggleiksnivå. Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med norsk luftfart.

Globalisering og auka konkurranse har ført til endringar i luftfarten, og Luftfartstilsynet følgjer denne utviklinga. Det er òg ei prioritert oppgåve å følgje opp tryggleiksmessige utfordringar for offshore helikopteroperasjonar. Det same gjeld førebygging av terror og sabotasje (security), og IKT-tryggleik der det er behov for styrkt kompetanse og kapasitet. Droneverksemda er i rask utvikling, og styresmaktene skal bidra til at verksemda blir integrert i luftfarten på ein sikker måte.

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 god rapportering i konsernet.

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, bidra til å redusere risikoen for ulykker, førebyggje hendingar som kan truge tryggleiken i luftfarten, ha ein beredskap og ei krisehandtering som reduserer konsekvensar dersom uønskete hendingar oppstår.

Statens havarikommisjon for transport undersøker luftfartsulykker og alvorlege luftfartshendingar med mål om å auke tryggleiken i luftfar-

ten. Internasjonale krav ligg til grunn for undersøkingane.

#### 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 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. I meldinga blir det peika på utviding av sjøtrafikksentralane sitt ansvarsområde på Vestlandet og på etablering av betre trafikkovervaking rundt Svalbard som viktige tiltak. Det blir arbeidd vidare med å utvide ansvarsområdet for sjøtrafikksentralane i 2019, med sikte på å opne første område i 2020. Utvidinga og styrkinga av trafikkovervakinga rundt Svalbard vil halde fram i 2019.

Oppetida for maritim infrastruktur baserer seg på internasjonale standardar for oppetid på navigasjonsinnretningar som har lys. Innretningane som er kategoriserte til å vere avgjerande viktige, har krav om oppetid på 99,8 pst. I 2017 var oppetida totalt sett i tråd med dei internasjonale standardane. Kystverket vil halde fram med tiltak som skal oppretthalde oppetida, m.a. overgang til meir driftssikre objekt, t.d. LED-lys og auka vedlikehald.

Fornyng/modernisering av lyskjelder i fyrlykter bidreg positivt til driftstryggleiken og vil gi lågare driftskostnader.

Sjøtryggleikstiltaka til Kystverket har som mål å unngå alle ulykker. Det var ingen omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy i 2017, og Kystverket vil arbeide for å oppretthalde det høge tryggleiksnivået i 2019. Årsakene til ulykker med fritidsbåtar er samansette, og førebyggjande tiltak krev samarbeid mellom fleire etatar og organisasjonar.

Statens havarikommisjon for transport undersøker sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Målet med undersøkingane er å avdekkje tilhøve med verknad for sjøtryggleiken. Havarikommisjonen har i 2018 overtatt oppgåva med å registrere norske sjøulykker i den europeiske databasen over sjøulykker. Vidare har havarikommisjonen fått midlar for å få kapasitet til å undersøkje ikkje-undersøkingspliktige sjøulykker der ein kan forvente læring, m.a. ulykker med fritidsbåt.

Etappemål: Unngå ulykker med akutt forureining

Alle ulykker i sjøtransporten kan potensielt føre til forureining og alle sjøtryggleikstiltak som Kystverket gjennomfører vil redusere risikoen for ulykker. Det var ei hending som førte til forureining i 2017. Loslova regulerer m.a. trafikk av farleg og forureinande last. Sjøtrafikkentralen i Vardø har særleg verksemd på risikotrafikk langs fastlandskysten og ved Svalbard.

### 6.2.3 Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar

Regjeringa sin klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje miljøomsyn til grunn for sine aktivitetar og for å medverke til at vi når dei nasjonale klima- og miljømåla. For ein samla omtale av regjeringa sine klima- og miljørelevante saker, sjå Prop. 1 S (2018–2019) for Klima- og miljødepartementet.

Eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2018–2029 er at transportpolitikken skal medverke til å redusere klimagassutsleppa i tråd med omstillinga mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar. Samferdselsdepartementet legg stor vekt på eit taktskifte for å ta i bruk meir miljøvennleg transportmiddel- teknologi 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 transportmiddel- teknologi, alternative drivstoff og effektivisere transport og logistikk.

Samferdselsektoren 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 ivaretek staten 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

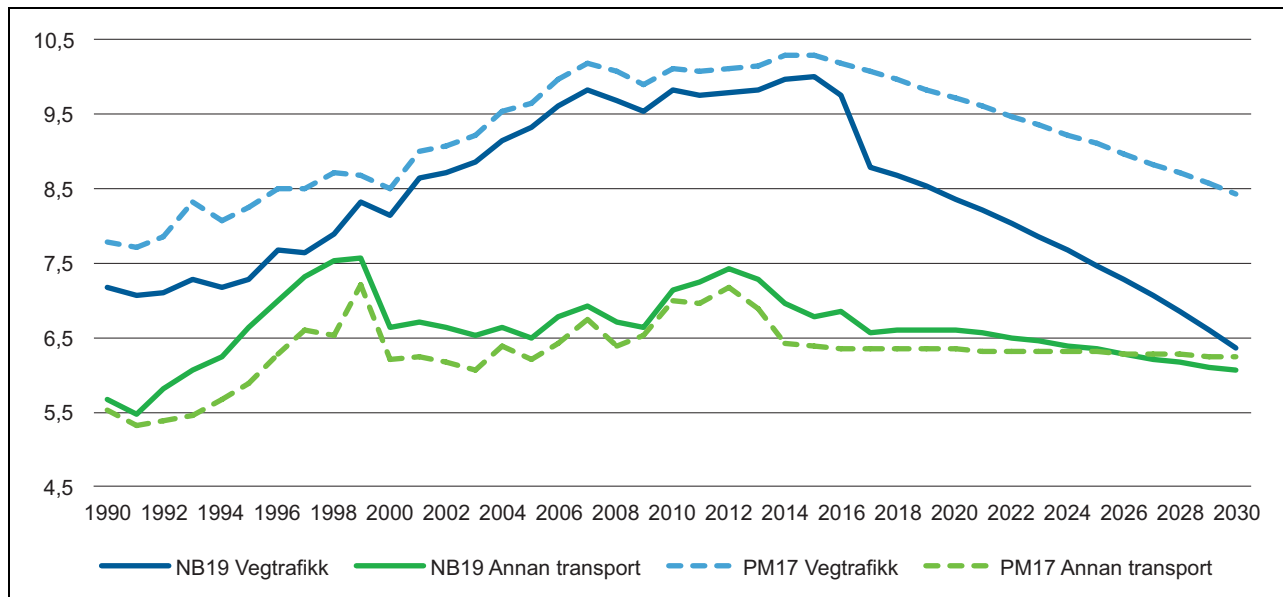
Noreg har meldt til FN at vi vil ta på oss ei vilkårsbunden forplikting om minst 40 pst. reduksjon i utsleppa i 2030 samanlikna med 1990, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsnig med EU*. Noreg er i dialog med EU om ein avtale om felles oppfyljing av klimaforpliktinga.

EU-kommisjonen la i juli 2016 fram eit forslag til bindande innsatsdeling for årleg reduksjon av klimagassar i ikkje-kvotepiktig sektor i perioden 2021–2030. I innleiinga til forslaget går det fram at Noreg med utgangspunkt i BNP per innbyggjar ville fått eit mål på 40 pst. Dette målet omfattar heile ikkje-kvotepiktig sektor og inkluderer dermed all transport med unntak av luftfart. I Jeløya-plattformen går det fram at regjeringa vil bruke moglegheita i EUs kvotesystem (ETS) og moglegheita for direkteavtalar mellom land i EU-rammeverket for å oppfylle norske klimaforpliktingar i ikkje-kvotepiktig sektor, men samtidig ha ambisjon om å ta så mykje som mogeleg av plikta nasjonalt.

Transport er ei av dei største kjeldene til klimagassutslepp i Noreg og har den største delen av utsleppa i ikkje-kvotepiktig sektor. I Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid* sette regjeringa eit mål om at klimagassutsleppa frå transportsektoren skal reduserast med 35–40 pst. i 2030 frå 2005. Målet støttar opp under arbeidet med utsleppsreduksjonar i transportsektoren som m.a. er omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029. I Jeløya-plattformen går det fram at regjeringa har ein ambisjon om å halvere utsleppa i transportsektoren. Dette er basert på forbetringar av teknologisk modning i ulike delar av transportsektoren.

I Meld. St. 1 (2018–2019) *Nasjonalbudsjettet 2019* presenterast oppdaterte framskrivingar av utslipp til luft. Førre gong slike framskrivingar vart utarbeidde var i Meld. St. 29 (2016–2017) *Perspektivmeldingen 2017*.

Utsleppa av klimagassar anslås å gå ned framover. Overslaget for norske utslepp er i 2030 på 45,3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dette inneber at



Figur 6.2 CO<sub>2</sub>-utslepp frå transportsektoren, Nasjonalbudsjettet 2019 og Perspektivmeldingen 2017

Kategorien «annan transport» er kvotepliktig og ikkje-kvotepliktig transport, kysttrafikk, fiske, luftfart, motorredskap og andre mobile kjelder.

Kjelde: Finansdepartementet, Meld. St. 1 (2017–2018) *Nasjonalbudsjettet 2019*.

overslaget er nedjustert med nesten 3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar samanlikna med forrige framskriving. Det meste av nedjusteringa heng saman med lågare ikkje-kvotepliktige utslepp, særleg frå vegtrafikk. I tillegg til auka innblanding av biodrivstoff bidrar antakelsene om raskare utvikling i nullutsleppsløysingar i transportsektoren til at framskrivingane viser ein sterkare nedgang. Utsleppa frå vegtransport er rekna til å minke frå 8,8 mill. tonn i 2017 til 6,4 mill. tonn i 2030.

For nærmare informasjon om framskrivingane og føresetnadene for desse, sjå Nasjonalbudsjettet 2019.

CO<sub>2</sub>-avgifter og kvotar er dei viktigaste klimaverkemidla fordi dei bidreg til ei kostnadseffektiv deling av utsleppsreduksjonane mellom sektorane. Regjeringa retter innsatsen mot at den no dominerande køyretøyteknologien skal bli meir utslippseffektiv, og 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 lågutslippssamfunn i 2050. Regjeringa foreslår i budsjettet for 2019 tiltak som m.a. gir lågare utslepp frå kvart køyretøy, betre kollektivtransporttilbod, legg til rette for gåing og sykling i storbyområda og som stimulerer til å overføre godstransport frå veg til sjø. Vidare foreslår regjeringa andre klimatiltak som bidreg til lågutslippssamfunnet. Sjå m.a. i Prop. 1 LS (2018–2019).

Samferdselsdepartementet skal utarbeide fleire handlingsplanar om auka bruk av låg- og nullutsleppsteknologi og biodrivstoff. Desse planane følgjer m.a. opp Nasjonal transportplan 2018–2029 og vedtak frå Stortinget. Regjeringa skal i 2019 gjere ferdig ein handlingsplan for å leggje om til fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren. Vidare vil regjeringa utarbeide ein plan for fossilfri kollektivtransport. Regjeringa sin plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren blir utarbeidd ut frå at utbygging av infrastruktur for nullutsleppsdrivstoff på eit så tidleg stadium som mogeleg skal gjennomførast utan tilskot. Dei verkemidla som styremaktene har, t.d. Enova, skal byggje opp under dette.

Auka transportarbeid gjer at klimagassutsleppa har auka med 75 pst. frå 1990 til 2016 for innanriks luftfart og med 28 pst. for vegtrafikk. Befolkninga i Noreg har i same periode auka frå 4,2 til 5,3 millionar. Utslepp frå personbilar var om lag det same i 2016 som 1990, medan utslepp frå tunge køyretøy og andre lette køyretøy enn personbilar var ifølgje Statistisk sentralbyrå i 2016 om lag det dobbelte av i 1990. For same periode har klimagassutsleppa frå innanriks sjøtransport og fiske har gått ned med om lag 9 pst.

Førebelse tal frå Statistisk sentralbyrå for 2017 viser at klimagassutsleppa frå vegtrafikken var 8,8 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dette utgjer 15 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Utsleppa blei reduserte med 9,6 pst. frå 2016 til 2017, medan tra-



fikkveksten var 1,1 pst. Utsleppsreduksjonen i 2017 kjem i hovudsak av at omsetninga av biodrivstoff auka frå 2016 til 2017, men òg noko teknologiforbetring og redusert vekst i vegtrafikken.

Siste endelege tal frå Statistisk sentralbyrå viser at klimagassutsleppa frå all innanriks sivil luftfart var på 1,2 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i 2016, ein liten reduksjon frå året før. Dette svarar til 2,25 pst. av dei samla norske utsleppa.

Jernbanetransporten slepp årleg ut om lag 50 000 tonn CO<sub>2</sub>.

Klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske var i 2016 på 2,9 millionar tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar, ifølgje Statistisk sentralbyrå. Det er ein auke i utsleppa på 4,5 pst. samanlikna med 2015, men utsleppa i åra 2014–2016 er framleis dei lågaste sidan 1990. Basert på automatiske posisjonsmeldingar (AIS) har Kystverket rekna at det er ein auke i utsegla distanse på 2,1 pst. i same periode. Aktivitetsauken er særleg stor for oljetankskip (9,4 pst.), passasjerskip (8,1 pst.) og stykkgodsskip (6,6 pst.).

### *Endring i transportmiddelfordeling*

For å nå etappemålet i Nasjonal transportplan 2018–2029 foreslår regjeringa m.a. å auke løyvinga til tiltak i storbyområda med nær 50 pst. frå saldert budsjett 2018, til 3,7 mrd. kr. Det er foreslått 26,4 mrd. kr til jernbaneformål, 77,4 mill. kr for tilskotsordninga til overføring av gods frå veg til sjø og 50 mill. kr for tilskotsordninga for effektive og miljøvennlige hamner.

Bymiljøavtalane og byvekstavtalane vil vere blant dei viktigaste verktoya 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 utnyttar betre dagens kapasitet i transportsystemet.

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. I 2017 var det i overkant av 20 hamner som tilbaud ei form for miljørabatt til skip i hamn. Samanlikna med 2016 er det ein svak auke i talet på hamner som tilbyr miljørabatt, og det var i 2017 fleire hamner som har innført miljørabatt for både anløpsavgift og kaivederlag.

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 CO<sub>2</sub>-avgift på flygingar innanriks. Noreg tek del i miljøarbeidet på luftfartsområdet gjennom FN-organisasjo-

nen ICAO. For å handtere klimagassutsleppa frå internasjonal luftfart, har ICAO vedteke å etablere ein global marknadsmekanisme for kjøp av reduksjon av utslepp frå andre sektorar. Noreg vil delta i denne. Sjå meir om denne marknadsmekanismen, kalla CORSIA, i del II, under Programkategori 21.20 Luftfartsformål.

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. Jernbanen bidreg dermed til reduserte klimagassutslepp når trafikk overførast frå andre mindre klimavennlege transportformar.

### *Biodrivstoff*

Omsetningskravet for biodrivstoff til vegtransport blei auka til 7 pst. frå 1. januar 2017, med eit delkrav om 1,5 pst. avansert biodrivstoff. Kravet er auka på nytt frå oktober 2017 og 1. januar 2018. Kravet inneber at dei som sel drivstoff må sørge for at 10 pst. av drivstoffet dei sel, er biodrivstoff. Delkravet for avansert biodrivstoff er auka til 3,5 pst. frå 2018.

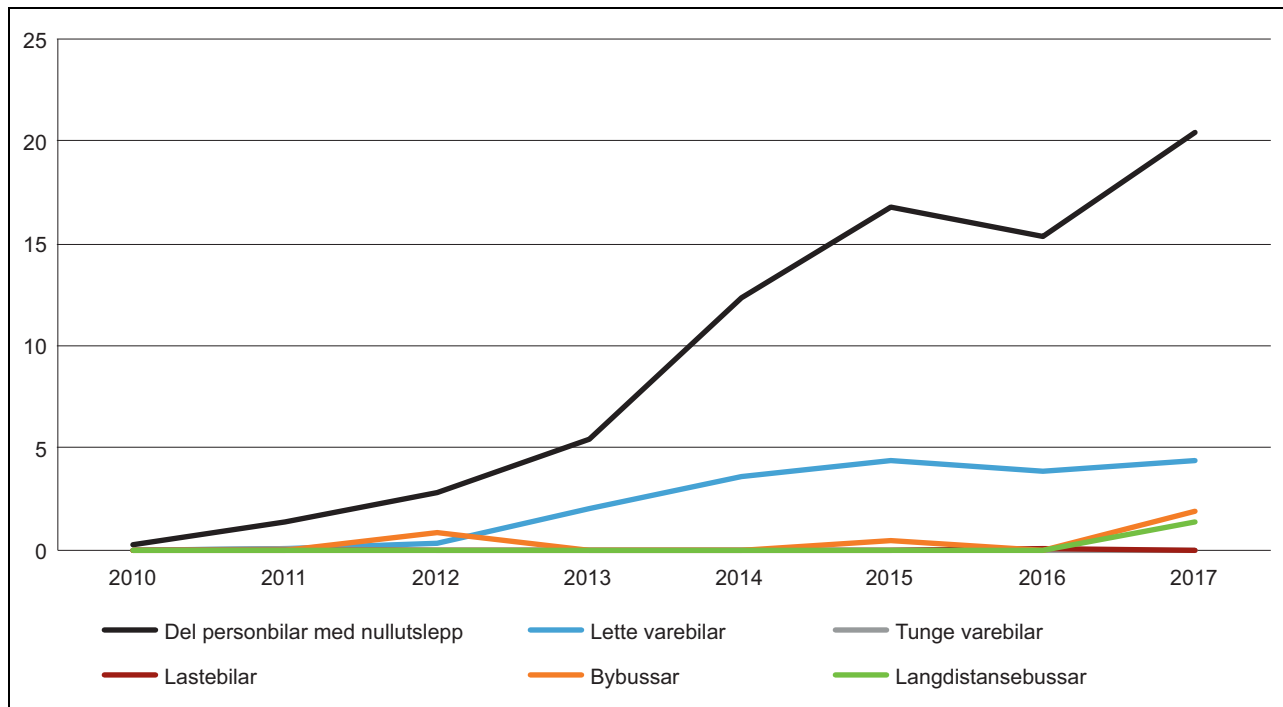
Regjeringa har avgjort at det skal innførast eit omsetningskrav på 0,5 prosent avansert biodrivstoff til luftfart frå 1. januar 2020. Kravet vil bli forskriftsfesta av Klima- og miljødepartementet.

Kystverket bidreg i Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratets arbeid med å vurdere biodrivstoff til skipsfart.

### *Teknologi*

Noreg har eit mål om at utslepp frå nye personbilar ikkje skal overstige eit gjennomsnitt på 85 g CO<sub>2</sub>/km i 2020. Målet er allereie oppfylt ved at desse utsleppa er redusert frå 177 g CO<sub>2</sub>/km i 2006 til 82 g CO<sub>2</sub>/km i 2017 og til 75 g CO<sub>2</sub>/km første halvår 2018. Dei borgarlege partia har lagt om eingongsavgifta for å stimulere til ein bilpark med lågare utslepp. Dette har bidrege til at dei som vel miljøvennlige bilar har fått lågare avgift, og at målet for gjennomsnittleg CO<sub>2</sub>-utslepp blir nådd tre år før tida.

Regjeringa legg til grunn Stortingets vedtak om krav til null- og lågutslepp ved utlysning av nye riksvegferjejanbod. På bakgrunn av dette er det venta at utsleppa blir reduserte med om lag 25–30 pst. (om lag 0,056 mill. tonn) i løpet av 2021. Det er rekna ut at utsleppa frå ferjedrifta kan bli redusert med mellom 0,12 og 0,22 mill. tonn CO<sub>2</sub> frå 2017-nivå innan 2030. Dette utgjør ein reduksjon på mellom 50 til 80 pst. Reduksjonen kjem av bruk



Figur 6.3 Utviklinga av del av nybilsalet som er nullutsleppskøyretøy frå 2010 til 2017

av miljøkrav, men òg av at enkelte samband vil bli lagt ned. For å utvikle enda eit nullutsleppsalternativ har Statens vegvesen starta eit utviklingsprosjekt for ei delvis hydrogendriven ferje med planlagt driftsstart i 2021.

Talet på skip som nyttar låg- eller nullutsleppsteknologi aukar. Ifølgje tal frå DNV GL var det i 2017 om lag 25 heilelektriske eller batterihibride fartøy og om lag 120 fartøy som nytta flytande naturgass (LNG) i norske farvatn. Det samla talet på fartøy i norske farvatn er om lag 6 500. For å stimulere til meir bruk av låg- og nullutsleppsteknologi i sjøtransporten finst det ei rekkje offentlege verkemiddel, som avgifter på utslepp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og svovel, og fleire støtteordningar frå Enova og Innovasjon Norge.

#### Rapportering på måltala for nullutsleppskøyretøy

I Nasjonal transportplan 2018–2029 presenterte regjeringa desse måltala for 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.

Analysar viser at vi ikkje når ambisiøse utsleppsreduksjonar i vegtransporten utan verkemiddel. Vedtekne verkemiddel er venta å gi vesentlege bidrag til å nå måltala. Ein føresetnad for å nå måltala er forbetringar av teknologisk modning i dei ulike køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar.

Utviklinga i del nullutsleppskøyretøy er vist i figur 6.3.

#### Nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025

I 2017 var 20,4 pst. av salet av nye bilar nullutsleppskøyretøy medan delen i 2016 var 15,4 pst. Av dei 33 080 nye personbilane med nullutslepp som blei selde i 2017, var 55 hydrogenbilar. Ved utgangen av 2017 var det i overkant av 139 000 nullutsleppskøyretøy i Noreg. Av desse var 98 hydrogenbilar. Dette utgjer 5,1 pst. av personbilane.

Noreg har den høgaste elbildelen i verda og har vore eit foregangsland for elbilpolitikk. Dette kjem m.a. av verkemidla som er nytta både på avgiftssida og brukssida.

Utvalet av elektriske bilar er i dag størst blant dei små og middels store bilmodellane. Det er i dag lang ventetid på fleire elektriske bilmodellar.

Salet av ladbare hybridbilar har auka mykje. Dette kan ha ført til sal av færre elbilar.

For lette varebilar var 4,5 pst. av salet nullutsleppsbilar i 2017, ein auke frå 3,9 pst. i 2016. Ved utgangen av 2017 var det i overkant av 3 461 lette varebilar med nullutslepp. Dette utgjer 1,4 pst. av dei lette varebilane. Utvalet av varebilmodellar med nullutsleppsteknologi er mindre enn for personbilar, og dei har hatt kortare rekkjevidde.

#### *Nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025*

Biogass som drivstoff i bybussar har vore i bruk i fleire år. I 2017 var det 6 795 bybussar som kan gå på biogass (eller naturgass). Det er 10,6 pst. av alle bybussar. Til no har dei fleste gassbussane blitt kjøpt inn i kommunal/ fylkeskommunal regi og vore i tilknytning til utvikling av produksjonsanlegg for biogass.

I 2017 var det 18 elektriske bybussar og fem hydrogendrivne bybussar i Noreg. Produksjonen av el-bussar skjer førebels i avgrensa skala. Det gir ein forholdsvis høg kostnad per eining. Hovuddelen av elektriske bussar i verda i dag blir laga i Kina for den innanlandske marknaden. Til forskjell frå personbilmarknaden, der få eller ingen kinesiske bilprodusentar tilbyr køyretøy i europeiske land, er kinesiske aktørar til stades i den europeiske bussmarknaden. Fleire europeiske bilprodusentar har òg auka merksemd på elektriske bussar. Det er ei rekkje testprosjekt for elektriske bybussar i Noreg, der infrastrukturen er støtta av Enova. Vidare er det mykje som tyder på at talet på elektriske bybussar vil auke i åra framover. M.a. har Ruter bestilt 70 elektriske bussar som vil vere i drift frå 2019. Selskapet har òg i fleire år hatt eit prosjekt med fem hydrogenbussar i Oslo og Akershus. Prosjektet har vore støtta av EU, Enova og offentlege styresmakter.

#### *Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy*

I 2017 var det registrert 23 tunge nullutsleppsvarebilar og ein nullutsleppslastebil. For tyngre varebilar, langdistansebussar og lastebilar er det få elektriske modellar. Mange produsentar har planar om å lansere nullutslepps volummodellar av nullutsleppsbilar, men få har til no kome på marknaden.

Langdistansebussar krevjer meir energi, og teknologien utvikler seg saktare enn for bybussar.

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 både varebilar og bussar. Dei fleste lastebilane er laga i liten skala med kort rekkjevidde og ofte konstruert ved å byggje om noverande diesellastebilar. I Noreg har t.d. Stena Recycling fått den første elektriske lastebilen. Bilen skal brukast til trafikk mellom Oslo og Moss. Prosjektet har fått støtte frå Enova.

Lastebilar blir skifta ut oftare enn personbilar. Når konkurransedyktige null- og lågutsleppsløysingar blir tilgjengelege, kan det derfor forventast rask innføring.

Drivstoffavgiftene og miljødelen av vektårsavgifta gir motivasjon for innkjøp av reinare lastebilar.

#### *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.

#### *Status*

Elbilar har fritak frå eingongsavgifta, meirverdiavgift, omregistreringsavgift og trafikforsikringsavgift. Gratis parkering, ferjetransport, fritak for bompengar og tilgang til kollektivfelt blir fastsett lokalt, men utsleppsfrie bilar skal ikkje ha meir enn halvparten av takstane til bilar som ikkje er nullutsleppsbilar.

Noreg støtter EUs arbeid for å innføre registrering av CO<sub>2</sub>-utslepp og CO<sub>2</sub>-krav også for lastebilar. Enova vil vere viktig i denne samanhengen gjennom støtte til hurtiglading, noko som hjelper til med å byggje ned barrierane for kjøp av elbil.

Førebelse tal frå Statens vegvesen viser at verdien av passeringar med nullutsleppskøyretøy i bomstasjonar var om lag 790 mill. kr i 2017 og er rekna å bli mellom 800 og 1 100 mill. kr i 2018. Verdien av transport med nullutsleppskøyretøy på ferje er rekna til 20,9 mill. kr i 2017. Det er òg store skatte- og avgiftslettar som er rekna til 8 mrd. kr i 2018. I tillegg er det gunstige vilkår for parkering (gratis/halv takst) og tilgang til kollektivfelt.

Batteriprisane fell raskt. Elektriske personbilar nærmar seg no ein kommersiell marknad. Vidare auke av salet av nullutsleppskøyretøy er avhengig av gode modellar med tilstrekkeleg

volum og konkurransedyktige priser. Dette er avhengig av at òg andre land etterspør eit breiare modellspekter og større volum.

For elektriske varebilar viser Miljødirektoratet (2018, Miljøavtale med CO<sub>2</sub>-fond: Modelling av kostnader og potensial for utsleppsreduksjonar) til at det førebels er annonsert forholdsvis få nye elektriske modellar, men det er venta ein vekst i talet på modellar fram mot 2025. Først rundt 2020–2021 ser ein for seg fleire nye modellar, eller oppgradering av gjeldande modellar. Først frå rundt 2022 meiner Miljødirektoratet det er realistisk å få modellar med tilsvarande eigenskapar som dei tradisjonelle dieselvarebilane, men at desse vil bli produserte i forholdsvis liten skala.

For dei tyngre varebilane har dei fleste bilprodusentane annonsert at dei vil tilby modellar i løpet av 2018 og 2019. Miljødirektoratet ventar at det først fram mot 2022 vil komme oppgraderingar til større batteripakkar, alternativt nye modellar, som meir realistisk fullt ut kan erstatte ein tradisjonell dieselvarebil. El-varebilar vil nok få ein høgare innkjøpspris enn tilsvarande dieselvarebilar i heile perioden fram mot 2030. Når lågare driftskostnader fullt ut vil kompensere for høgare innkjøpspris, vil variere.

Det er varsla store innkjøp av elektriske bybussar i mange europeiske byar i tida fram mot 2025. Alle dei fire mest populære bussprodusentane i Noreg, som i 2017 hadde 75 pst. av salet av nye bussar, vil tilby ein elektrisk bybuss før 2020. Miljødirektoratet meiner derfor at det er grunn til å tru at det kjem til å bli seld eit stort tal batterielektriske bussar.

For utviklinga av nullutsleppsbussar er eit viktig aspekt at det er fellestrekk til produksjon av lastebilar. Dei same aktørane produserer òg andre tunge køyretøy og har ambisiøse planar om elektriske lastebilar. Dette vil kunne gi positive synergieffektar og lågare produksjonspris. Første serieproduksjon av elektriske langdistansebussar i Europa forventar Miljødirektoratet å sjå først etter 2020.

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.

Etappemål: Avgrense tapet av naturmangfald

Alle infrastrukturprosjekt vil kunne påverke naturmangfaldet. På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det

vere vanskeleg å reversere negativ påverknad på naturmangfaldet.

Etatane 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 gjennom planleggingsfasen, byggjefasen og gjennom drift og vedlikehald, slik at god økologisk tilstand blir halde ved lag. Når styresmaktane skal gjere tiltak som vil forringe verneområde eller verdifulle naturområde må det så langt som mogeleg veljast ein annan trasé, før avbøtande tiltak og restaureringstiltak. Før- og etterundersøkingar skal gjennomførast for prosjekt med usikker til stor negativ konsekvens for naturmangfald.

Statens vegvesen har eit forprosjekt der ein greier ut om det er mogeleg å planleggje og bygge ein naturnøytral veg. Dette arbeidet held fram i 2019. Statens vegvesen 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 truga artar. I 2019 vil strategiane bli følgde opp, og det tverrsektorielle samarbeidet blir 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 2019. Arbeidet med pilotprosjekta for økologisk kompensasjon blir vidareført.

Dei største konfliktane mellom naturmangfald og jernbanen er knytt til bruk av sprøytemiddel. I tidleg fase av eit prosjekt er kartlegging av naturmangfald, svartelista artar og vassførekomst, og utarbeiding av miljøoppfølgingsplanar, viktige tiltak. I samband med drift og vedlikehald tek ein miljøomsyn primært som del av felles handlingsplanar, eller som del av felles innsats slik som t.d. skjøtsels- og sprøyteplanar. Bane NOR SF arbeider m.a. for å redusere bruken av sprøytemiddel, nedkjempe framande skadelege artar, sikre stadeigne plantar, og kartleggje forureina grunn og farleg avfall. For å lære har Bane NOR innført nye krav til registrering og oppfølging av uønskete hendingar som gjeld naturmangfald.

Maritim infrastruktur påverkar naturmangfald og vasskvalitet gjennom fysiske inngrep. Samanlikna med andre transportformer er sjøtransport likevel arealeffektiv med omsyn til naturinngrep. Kystverket har sett i gang fleire utgreiingsarbeid for å betre kunnskapsgrunnlaget med

omsyn til påverknad på naturmangfald og vasskvalitet.

Avinor arbeider for å redusere negative påverknader på naturmangfald, og i enkelte tilfelle leggje til rette for auka verdiar. Døme på dette er aksjon mot framande skadelege artar, klipping som er tilpassa bevaring av slåttemark på enkelte flyplassar, og at Avinor frå 2018 har endra klippe-tidspunkt for fleire spesielt blomericke område og område som på annan måte er identifisert som viktige for insekt.

#### *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 Norge. Etatane og selskapa tek del i arbeidet med å følgje opp vassforskrifta. 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 aukande miljøproblem. Etatane og selskapa 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 spreiding og nye kjelder. Statens vegvesen bidreg i Miljødirektoratet sitt arbeid med å få oversyn over utfordringane med mikroplast og vurdering av tiltak. Det blir no arbeid med kunnskapsoppbygging og ein vidare plan for arbeidet med mikroplast.

Regjeringa har oppretta Senter for oljevern og marint miljø som skal vere eit nasjonalt og internasjonalt leiande kompetansesenter for arbeidet med oljevern og marin plastforsøpling. Senteret vil samarbeide med transportetatane og andre styresmakter i arbeidet med marin forsøpling. Sjå elles omtale under Kystformål i del II.

I vegsektoren er det i størst grad forureining frå vegar og tunnelar som påverkar vasskvaliteten. Saltforbruket dei seinare årane har auka og er større enn ønskeleg. Utviklinga i saltforbruket og tiltak for å redusere bruken er omtala under Vegformål. I 2019 held arbeidet fram med å implementere resultatane frå prosjektet NORWAT (Nordic Road Water). Statens vegvesen utarbeider betre rutinar for å handtere forureina massar.

Risikoen for negativ påverknad på vassmiljø frå jernbanesektoren er størst ved bygging av ny jernbane og større byggjeprojekt ved eksisterande bane.

Skipstrafikk inneber risiko for akutt forureining m.a. etter grunnstøytingar og kollisjonar. Arbeidet i sektoren med sjøtryggleik og beredskap er viktig for å hindre og avgrense skadeverknadene av akutt forureining.

I samband med eigne hamne- og farleiprojekt vil Kystverket føre vidare samarbeidet med kommunar og Miljødirektoratet for å rydde opp i forureina hamnebasseng.

Risiko for vass- og grunnforureining frå drifta av Avinors flyplassar er i hovudsak knytt til flyaving, baneaving, brannøving og drivstofflekksjar. I tillegg er det ved fleire flyplassar eldre grunnforureiningar som òg kan påverke vassressursane. I samband med at Avinor gjennomfører miljøovervaking blir tilstanden til vassressursen dokumentert ved om lag halvparten av flyplassane. Dei tilfella der det blir dokumentert påverking på lokale vassførekomstar blir det vurdert ulike tiltak slik at påverkingane blir minimale og kortvarige.

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. I byer og tettstader med sentrumsnære hamner, kan utslepp frå skip og hamneaktivitet òg vere ei viktig kjelde til utslepp av nitrogenoksidar (NO<sub>x</sub>). Noreg er blant dei landa i Europa med lågast risiko for tidleg død på grunn av lokal luftforureining frå vegtrafikken.

Forureiningsforskrifta si grenseverdi for svevestøv (PM10) blei ikkje overskriden i byane med målestasjon i 2017. Det var overskriddingar av grenseverdiane for NO<sub>2</sub> (årsnitt) i 2017 i Oslo. Årnsnittet i Oslo låg på 41 µg/m<sup>3</sup>, medan grensa er på 40 µg/m<sup>3</sup>. I 2016 blei ei ny forskrift for lågut-sleppsonar for bilar fastsett. Forbod mot bruk av dieselmøretøy blei sett i verk ein dag i Oslo, i januar 2017. Regjeringa la i 2017 til rette for at byområde kan ta i bruk bompengetakstar som m.a. varierer ut frå miljøegenskapane til dei ulike køretøya. Dette blei innført i Oslo i 2017 og i Bergen i 2018. Innførde avgasskrav, den aukande delen elektriske køretøy og lågare utslepp frå nye tunge køretøy med Euro VI teknologi vil venteleg redusere framtidig risiko for overskridding.

Statens vegvesen vil i 2019 halde fram med å måle lokal luftkvalitet og ha prognosar for å varsle

befolkninga om forureininga. Det vil bli arbeidd vidare med å undersøkje utslepp frå bilar i trafikk og ved låge temperaturar. I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen i 2019 halde fram med tiltaka mot svevestøv i fleire byar. Det er framleis nødvendig å innføre generelle tiltak som t.d. piggdekkgebyr, setje ned fartsgrensene om vinteren, bruke saltløysing og auke reinhaldet for å dempe at støv blir kvervla opp frå vegbanen. Bruk av piggfrie dekk er avgjerande for å redusere svevestøv. Det er innført piggdekkgebyr i Bergen, Oslo, Trondheim og Stavanger. Statens vegvesen arbeider med å betre kunnskapen om samanhengen mellom piggdekk, produksjon av svevestøv og reinhald av vegane, det er m.a. med i eit felles nordisk forskingsprosjekt som Statens vegvesen tek del i.

Satsing på landstraum i hamnene medverkar til mindre luftforureining, og Enova si landstrau-mordning held fram i 2019. Enova skal vidare evaluere satsinga si på landstraum så langt, og korleis det 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. Ingen personar busett ved norske flyplassar er utsette for time-middelkonsentrasjonar av NO<sub>2</sub> eller døgnmiddel-konsentrasjonar av svevestøv over nasjonale mål for luftkvalitet.

### Støy

Samferdslesektoren står for nesten 90 pst. av dei berekna støyplagene, og vegtrafikken aleine for nærmare 80 pst. Nasjonale tiltak omfattar m.a. legging av støysvake vegdekke, fartsreduksjon på veg, tiltak for å fremje sal av støysvake bildekk, skjenesliping på jernbanestrekningar, meir støysvake infrastrukturkomponentar i fornyings- og utbyggingsprosjekt, eventuell utskifting av brem-

seklossar på godstog, støyskjerming og fasadetil-tak.

Noreg ligg i dag ikkje an til å nå dei nasjonale resultatmåla for støy for 2020 om at støyplaga skal reduserast med 10 pst. samanlikna med 1999. Det er derfor behov for auka kunnskap om kostnads-effektive støytiltak. Samferdselsdepartementet har gitt etatane i oppdrag å greie ut ein ny målein-dikator for støy som har fokus på sønvnanske. Utgreiinga vil vere ferdig innan sommaren 2019.

Statens vegvesen har rekna at om lag 13 000 personar som bur ved riksveg, har støy innandørs på over 38 dB i bustaden. I 2019 blir det gjort tiltak på om lag 429 bustader som har støynivå over 38 dB innandørs, og 19 bustader får tiltak på grunn av grensa i forureiningsforskrifta på 42 dB. Dei fleste støytiltaka er ein konsekvens av utbygging av nye vegar.

Eit grovt overslag tilseier at om lag 3 000 per-sonar i Noreg bur i bustader som til ein viss grad er utsett for støy frå hamneaktivitetar. Døme på støytiltak som blir gjort lokalt ved hamnene er landstraum, plassering av skip i hamna, stabling av containerar som støyskjerming, og regelmes-sig asfaltering av hamneareal for å unngå slagstøy ved frakt av gods i hamneområdet.

Omkring to pst. av Noregs befolkning bur på ein stad der utandørs flystøy i gjennomsnitt over døgnet (Lden) er høgare enn 50 dB. I tillegg til støykartleggingar er Avinor sitt viktigaste verktøy trafikkstyring og justering av prosedyrar for inn-og utflygging.

Støy frå godstog kan reduserast betrakteleg med bremseklossar i nye typar materiale. I 2017 blei det avdekt tryggleiksproblem med desse bremseklossane i Finland. Statens jernbanetilsyn arbeider saman med finske og svenske kollegaer med å undersøkje kva som er problemet og korleis dette kan løysast. Prosjekt med driftsstart etter 2022 blir planlagt med 7 dB reduksjon av støynivå frå godstog.

## 7 Omtale av særlege tema

### 7.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart, post og elektronisk kommunikasjon (ekom), 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 stortingsmeldingane om samfunnstryggleik:

- Meld. St. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet*, jf. Innst. 426 S (2012–2013)
- Meld. St. 21 (2012–2013) *Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, jf. Innst. 425 S (2012–2013)
- 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 trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett, og sørge for at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Etatane, tilsyna og selskapa i sektoren har òg eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein føresetnad for dette er samarbeid på tvers i samferdselssektoren og med andre styresmakter og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Samferdselssektoren står overfor eit komplisert og samansett risiko-, trussel- og sårbarheitsbilette. Tryggleiksutfordringane er i stor grad knytte til klimaendringar, store ulykker og til terrortruslar og -åtak. I tillegg er IKT-tryggleik blitt stadig

viktigare i arbeidet med å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett.

Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i samferdselssektoren frå hausten 2015 gir dei overordna føringane for arbeidet, og skal medverke til ei systematisk og heilskapleg tilnærming.

Dette arbeidet tek utgangspunkt i tre overordna mål:

- unngå store uønskete hendingar som skadar personar, miljø eller materiell
- minske følgjene av slike hendingar om dei skulle oppstå
- sikre pålitelegheit og framkome i transport- og kommunikasjonsnett, både i ein normalsituasjon og under påkjenningar.

Den tredelte målformuleringa gjer det tydeleg at tryggleik skal forståast både som fråvær av skade og fråvær av driftstans og driftsforstyringar. For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats frå styresmaktene og verksemdene i sektoren (etatar og tilknytte selskap) med å sikre infrastruktur, system og funksjonar, styre og regulere trafikk og annan aktivitet i transportnett og transportsystem. I tillegg kjem beredskapsplanlegging og handtering av uønskete hendingar.

Verksemdene i sektoren skal særleg prioritere klimatilpassing, IKT-tryggleik og sikring av kritiske objekt og funksjonar. På bakgrunn av den overordna strategien har verksemdene utarbeidd eigne strategiar og handlingsplanar for arbeidet med samfunnstryggleik. Gjennom eigarstyring og i dei årlege tildelingsbrevane er dei òg bedne om å setje av nødvendige ressursar til arbeidet med å revitalisere totalforsvaret. Oppfølginga av desse områda skal prioriterast i 2019.

For å fremje dei overordna måla og dei prioriterte områda, vil departementet, etatane og selskapa halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå dette arbeidet skal leggjast til grunn for å setje i verk førebyggjande tiltak og forbetre beredskapsplanverk. Verksemdene skal vidare arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større felles-

øvingar 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. Flaum- og skredrelaterte hendingar skadar infrastruktur og bygg og utgjer ein fare for liv og helse. Manglande drenering og system for å handtere flaum gjer infrastrukturen særleg utsett ved meir nedbør. Vegar og jernbane som er konstruerte for å tåle påkjenningane frå vatn, sviktar når dei blir utsette for intens nedbør. Samferdselsetatane vil i 2019 arbeide vidare med å dimensjonere infrastrukturen for å gjere han meir robust mot dei varsla klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport og kommunikasjon trass i påkjenningar frå uvêr. Etatane og selskapa vil òg vere aktive for å bidra til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktiviteter i områda nær infrastrukturen som aukar skaderisikoen.

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. Vidare har Kystverket inngått eit samarbeid med Meteorologisk institutt om å utveksle informasjon. Samarbeidet vil vere verdifullt i arbeidet med å planleggje og dimensjonere kystinfrastrukturen for framtidens klima.

Naturhendingar og klimarelaterte endringar utgjer òg ein risiko for ekomsektoren i form av fleire fiber- og straumbrot. På grunnlag av erfaringane etter ekstremvêret Dagmar i 2011 blei programmet «Forsterket ekom» oppretta. Gjennom auka reservestraumkapasitet og redundans i ekomnetta har programmet medverka til å styrkje den lokale evna til å handtere og stå imot større ekomutfall. I perioden 2014–2017 er forsterka ekom etablert eller blir etablert i 27 kommunar. Løyvinga for 2018 vil etter planen gi forsterka ekom i ni nye kommunar. Midlar frå programmet

har òg bidrege til å finansiere ny fiberkabel mellom Bodø og Røst, og fiberføring frå Lom til Stryn. Programmet held fram i 2019.

### 7.1.2 IKT-tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innan IKT-tryggleik kan grovt delast i to. Det eine er ansvaret for tryggleik og beredskap i offentlege ekomnett og ekomtenester, medrekna internett. Det andre er rolla som pådrivar for at etatane og selskapa 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 samferdselssektoren blir avhengige av digitale løysingar. Det er derfor viktig at etatane og selskapa i ekom- og transportsektoren prioriterer arbeidet med IKT-tryggleik, at dei tek del i internasjonale samarbeidsfora og vier eksisterande og komande digitale sårbarheiter enda større merksemd, slik det m.a. blei peika på i NOU 2015:13 *Digital sårbarhet – sikkert samfunn* (Lysneutvalet). Utgreiinga til det regjeringsoppnemnde IKT-tryggingsutvalet vil kunne bli ein viktig premissleverandør for korleis det vidare arbeidet med å styrkje IKT-tryggleiken i sektoren skal innrettast. Utvalet har mandat til å foreslå konkrete rettslege og organisatoriske endringar på IKT-tryggingsområdet, og det skal levere ei utgreiing 1. desember 2018.

For å fungere godt og kunne levere tenester er nær sagt heile det norske nærings- og samfunnslivet i dag avhengig av dei verdiane og funksjonane som ekomnetta og -tenestene leverer. Det same gjeld i aukande grad for grunnleggjande samfunnsfunksjonar som energiforsyning, vassforsyning, helseteneste, samferdsel, beredskap og pengestell. Ekomnett og -tenester som har god tryggleik og er robuste mot utfall og åtak, er derfor avgjerande for eit velfungerande samfunn og for å møte krava samfunnet har til trygge og tilgjengelege tenester.

Kvart år blir det investert store summar i auka tryggleik og robustheit i norske ekomnett, og fleire tilbydarar som investerer i infrastruktur, har medført meir robuste nett. Samstundes er mange av netta avhengige av kvarandre og av sentrale funksjonar i Telenor sitt kjernenett for å kunne levere tenester. Det er derfor løyvd 40 mill. kr i 2018 til ein pilot for alternativt kjernenett, og løyvinga er foreslått vidareført i 2019. For å gjere norsk ekomtrafikk til utlandet mindre sårbar og avhengig av den same traseen via Sverige er det i tillegg løyvd 40 mill. kr for å leggje til rette for nye



fiberkabler til utlandet. Også denne løyvinga er foreslått vidareført i 2019.

Dei siste åra har òg nye typar tryggleikstruslar frå nye aktørar auka. For å få ein forsvarleg tryggleik og robustheit i ekomnetta har det vore nødvendig å stille strengare tryggingskrav og krevje at tilbydarane gjennomfører fleire tekniske og organisatoriske tiltak. Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit har òg eit operativt miljø for å handtere cyberhendingar og cyberangrep i ekomsektoren, EkomCERT. Det er foreslått nye midlar til miljøet i 2019.

Oversikt over risiko- og sårbarheit og kontinuerleg arbeid med beredskap og handtering av hendingar er sentralt i arbeidet med å gjere ekominfrastrukturen meir robust. Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit gjennomfører derfor kvart år ein overordna risiko- og sårbarheitsanalyse av ekomsektoren. Denne analysen vil vere med på å avgjere kva for tryggleiks- og beredskapstiltak som skal prioriterast framover.

Transportsektoren er stadig meir avhengig av komplekse IKT-system. Viktige trafikk- og transportstyringssystem som tidlegare har vore lukka, er no kopla til internett, og nye ITS-løysingar blir tekne i bruk i alle delar av transportsektoren. Den teknologiske utviklinga går òg mot fleire sjølvgåande køyretøy og køyretøy som er kopla til internett. Dette gjer driftssystema i transportsektoren meir sårbare for teknisk svikt og dataangrep.

Førebyggjande tiltak må supplerast med tiltak som gjer verksemdene i stand til å overvake eigen IKT-infrastruktur. I tillegg til eigne IKT-tryggleiksmiljø er fleire av verksemdene i transportsektoren tilknytt NorCERT og det nasjonale varslingsystemet for digital infrastruktur (VDI), som sikrar kontinuerleg overvaking av datatrafikken og vernar mot angrep. Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar. Dette samarbeidet held fram i 2019.

### 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. Samfunnskritisk infrastruktur og funksjonar er anlegg, system og tenester som er nødvendige for å ivareta tryggleiken og dei grunnleggjande behova i befolkinga.

Systemsvikt, ulykker og tilsikta handlingar er kjende utfordringar for samferdselssektoren og kan ha store konsekvensar for både liv og helse, og for transport- og kommunikasjonsevna. Det

gjeldande trusselbiletet gjer at sikring og beredskap mot terrorhandlingar er eit særleg viktig og prioritert område innan sektoren.

Ny lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven) blei vedteken av Stortinget i mars 2018. Proposisjonen baserte seg på tilrådingane i NOU 2016: 19 *Samhandling for sikkerhet*. Formålet med den nye lova er å bidra til å tryggje dei overordna nasjonale interessene gjennom å tryggje grunnleggjande nasjonale funksjonar. Dette omfattar tenester, produksjon og andre former for verksemd der eit heilt eller delvis bortfall av funksjonen vil få konsekvensar for staten si evne til å ivareta nasjonale tryggingsinteresser.

Den nye tryggingslova vil venteleg ta til å gjelde i januar 2019. Sikring av dei grunnleggjande nasjonale funksjonane i samferdselssektoren vil derfor bli eit viktig arbeid i 2019. Dette arbeidet vil òg innebere å identifisere grunnleggjande nasjonale funksjonar og peike ut verksemdar som blir omfatta av lova.

For å kartleggje sårbarheiter og utfordringar knytt til å handtere terrortruslar mot kollektivtransporten gjennomførte departementet i 2014 prosjektet *Sårbarheit og beredskap innan kollektiv persontransport* (SOBPERS). På bakgrunn av tilrådingane frå prosjektet fullførte Bane NOR SF i 2017 etableringa av felles generiske og skalerbare tryggingsstiltak som vil bli sette i verk ved auka trussel eller ved ei reell hending. Dette gjelder nasjonalt for alle jernbaneaktørar og for t-banen i Oslo og Akershus.

Som ein del av oppfølginga av regjeringa sin handlingsplan for kollektivtransport frå 2014 har Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kommunesektorens organisasjon (KS) i 2018 slutført arbeidet med ei rettleiing for knutepunktsutvikling. Rettleiinga inneheld m.a. retningslinjer for samfunnsstryggleik, oppgåver og ansvar for tryggleik og beredskap ved knutepunkt, og gir råd om korleis aktørane bør ivareta samfunnsstryggleiken i samband med planlegging, utbygging og drift av knutepunkt.

### 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 mogeleg grad vere basert på kommersielle ordningar og samarbeid med sivil sektor gjennom leverings- og beredskapsavtalar.

Regjeringa etablerte hausten 2016 *Program for vidareutvikling av Totalforsvaret* (Totalforsvarsprogrammet). Formålet med programmet er å styrkje samhandlinga mellom sivil og militær side og auke robustheita i sju samfunnskritiske funksjonar som NATO har fastsett. Samferdselsdepartementet har saman med underliggjande verksemdar følgd opp programmet ved å etablere to prosjekt for dei samfunnskritiske funksjonane transport og ekom. Prosjekta starta opp hausten 2017 og vil halde fram til 2020.

Fleire av verksemdene tok del i planlegginga og gjennomføringa av NATO-øvinga Trident Javelin i 2017. I øvinga Trident Juncture i 2018 vil òg fleire av verksemdene ha ei sentral rolle, og har m.a. viktige oppgåver knytt til å yte vertslandstøtte til NATO. I samband med dette er det inngått samarbeidsavtalar mellom etatane og Forsvaret om vertslandsstøtte og liaisonverksemd som òg skal fungere utanom øvinga. I tillegg har ulike selskap i transportsektoren inngått kommersielle avtalar med Forsvaret. Samarbeidet med Forsvaret og støtta til Totalforsvarsprogrammet held fram i 2019.

### 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 avgjerdsgrunnlaget i prioriteringa av desse. Funna vil bli vidareutvikla og nytta i arbeidet med rulleringa av Nasjonal transportplan.

Departementet vil i 2019 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med etatane og selskapa. Deltaking i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren skal etatane dekke over budsjetta sine, og dei inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for trygge og pålitelege transport- og kommunikasjonsnett.

## 7.2 Kollektivtransport

Ansvaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og fleire statlege aktørar. Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken, inkludert å utvikle og fastsette rammevilkåra for kollektivtransporten. Statens vegvesen har ansvaret for å ha oversikt over det totale biletet i kollektivtransportsektoren, inkludert fylkeskommunal kollektivtransport og aktiviteten i dei største byområda. Jernbanedirektoratet har eit overordna ansvar for samspelet i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvaret for lokal kollektivtransport, med unntak av jernbanen og infrastruktur på riksveg og kommunal veg. Dei yter tilskot til lokale ruter med buss, båt (ikkje riksvegferjer), trikk, T-bane og bybane, og dei bestemmer omfanget av rutetilbodet og takstar mv. Kommunane har ansvaret for kollektivtiltak på det kommunale vegnettet. Dei har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har vesentleg innverknad på kollektivtransporten.

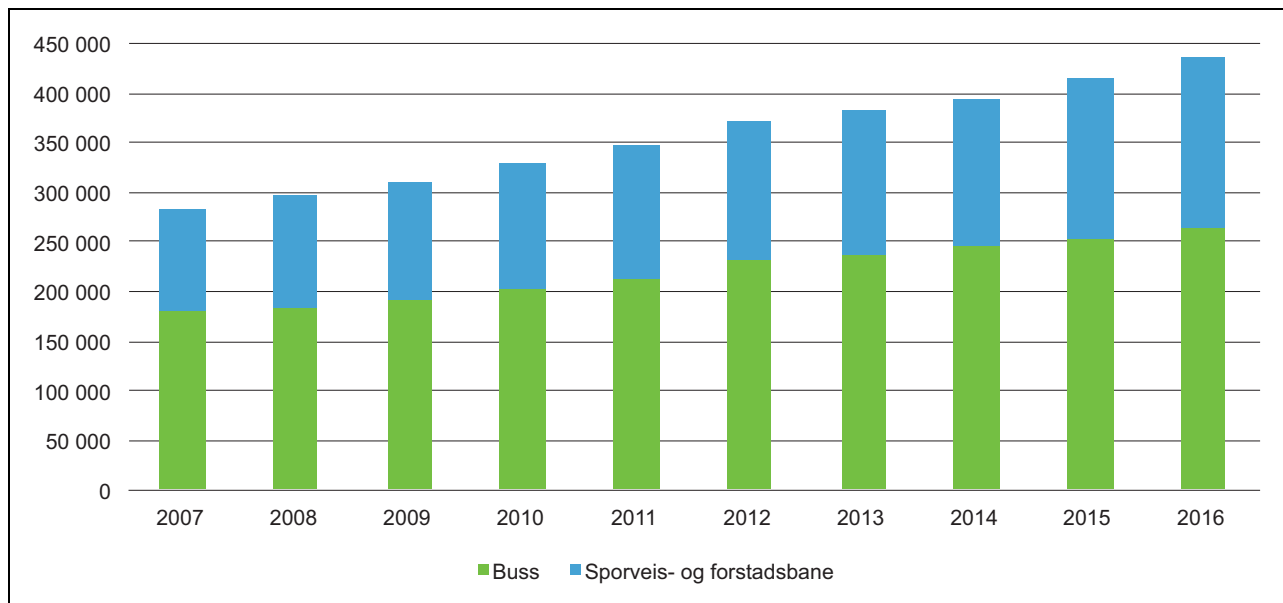
For å gjere kollektivtrafikken meir konkurransedyktig og attraktiv, er det nødvendig å samordne utviklinga av tilbodet på tvers av forvaltningsnivå, etatar, transportmiddel og transportselskap. Det følgjer av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* at det er eit mål å ta veksten i persontransporten i byområda med kollektivtransport, sykkel og gange.

### 7.2.1 Utviklinga i kollektivtransporten

Den positive utviklinga i kollektivtransporten held fram. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2017 var om lag 665 millionar kollektivreiser med buss, båt, trikk, T-bane, bybane og jernbane. Dette er ein auke på 6,3 pst. samanlikna med 2016, noko som er den høgste passasjerveksten målt sidan statistikken blei etablert i 2004.

60 pst. av reisene er med buss, og det er talet på bussreiser som har auka mest, med om lag 7,9 pst. frå 2016 til 2017.

Om lag tre av fire av alle kollektivreiser (ekskl. jernbane) blei i 2017 gjennomførte i dei fire største byområda, dvs. Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Totalt var det om lag 419 millionar reisande med lokal kollektivtransport (ekskl. jernbane) i desse byområda i 2017, ein auke på 8,6 pst. frå 2016. Dei siste ti åra har veksten i den lokale kollektivtransporten i dei fire største byområda vore på om lag 72 pst. Tal frå Jernbanedirektoratet viser at lokaltrafikken med tog rundt storbyane auka med 6,7 pst. frå 2016 til 2017.



Figur 7.1 Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

Figur 7.1 viser utviklinga i talet på kollektivpassasjerar dei ti siste åra. Byområda omfattar her Nedre Glomma, Oslo, Drammen, Tønsberg, Grenland, Arendal, Kristiansand, Stavanger, Hauge-sund (frå og med 2015), Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø.

Dei siste tilgjengelege tala i den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 2013/2014 viste at kollektivtrafikk utgjorde 10 pst. av alle daglege reiser, som også omfattar sykkel og gange. Denne delen har halde seg relativt stabil sidan 1990-talet. Reisevaneundersøkingane viser at fleire opplever å ha svært god tilgang til kollektivtransport ved bustaden. Delen har auka frå 18 pst. i 1992 til 30 pst. i 2013/2014.

### 7.2.2 Verkemiddel

For å nå målet om nullvekst i persontransport med bil i byområda, må styrken til dei ulike transportformene nyttast optimalt. Dei viktigaste verkemidla for å gjere kollektivtransporten meir konkurransedyktig samanlikna med personbilen, er å vere påliteleg, og ha god framkome og kapasitet. Bymiljøavtalane og byvekstavtalane og dei løysingane som er valt der, er viktige for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil i byområda. Det er gjort nærmare greie for desse avtalane i del II under Veiformål.

Den teknologiske utviklinga gir nye moglegheiter til å utvikle eit effektivt og klimavennleg kollektivtransportsystem. Dei viktigaste døma på dette er elektrifisering, autonomi, digitalisering,

samverkande system og nye tenestekonsept, t.d. «Mobility as a Service» der ein kan nytte digitale plattformer for å tilby meir personaliserte tenester.

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 kopla med billett kjøp.

Toget flytter mange reisande raskt, og det må vere enkelt å bytte til andre transportformer på stasjonane. Utviklinga av togtilbodet med meir marknadsretta rutemodellar og investering i ny jernbaneinfrastruktur er viktige bidrag for å betre kollektivtilbodet. Jernbanedirektoratet skal inngå trafikkavtalar med togoperatørar om å drive persontransport med tog innanfor trafikkpakker. Målet er m.a. eit betre togtilbod.

Betring av eksisterande og bygging av ny infrastruktur, og utvikling av eit kundetilpassa togtilbod aukar framkoma på jernbanen.

Oppetida og regulariteten for jernbanen var i 2017 lågare enn målet, medan alle persontoga var meir punktlege enn målet. Dette er det gjort nærmare greie for i del II under Jernbaneformål.

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 mål om attraktive byområde og nullvekst i persontransport med bil. I distrikta er marknadsgrunnlaget lite, men busstilbodet har ein viktig rolle i transport av skuleelevar og for å

sikre mobilitet for den delen av befolkninga som ikkje har bil. Ekspressbuss er eit viktig bindeledd mellom landsdelar og regionar.

God framkome er òg ein føresetnad for å styrkje konkurransekrafta til busstransporten og for å redusere driftskostnadene. Fart gir ein indikasjon på framkoma. Målingar frå hovudvegnettet for buss i Oslo og Trondheim som Statens vegvesen har gjennomført, viser at farten har halde seg relativt stabil dei siste åra sjølv om det har vore ein stor auke i talet på reisande.

Bygging av kollektivfelt og oppgradering av haldeplassar og knutepunkt er med på å bidra til betre framkome og tilgjenge for alle trafikantar. Det blei i 2017 etablert om lag 2,7 km kollektivfelt på riksvegnettet. 25 haldeplasser og 2 knutepunkt blei oppgraderte til å bli universelt utforma.

Annan skinnegåande transport, som Bybanen i Bergen og T-banen i Oslo, har stor kapasitet og kòuavhengig trafikkavvikling. Desse transportfor-

mene har som hovudoppgåve å handtere dei mest trafikksterke strekningane i dei tettbygde delane av byområda.

### 7.2.3 Løyvingar til kollektivtransporten

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går over veg- og jernbanebudsjetta og særskilde transporttiltak. Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane 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 2017.

Løyvingane over Samferdselsdepartementets budsjett som er retta mot kollektivtransport, er foreslått auka med 3 167 mill. kr frå saldert budsjett 2018.

Tabell 7.1 Løyvinger til kollektivtransport

|   | (i 1 000 kr)                |                 |                         |
|---|-----------------------------|-----------------|-------------------------|
|   | Saldert<br>budsjett<br>2018 | Forslag<br>2019 | Pst. endr.<br>2018/2019 |
| Kjøp av persontransport med tog   | 3 484 100                   | 3 745 100       | 7,5                     |
| Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald                               | 19 916 654                  | 21 691 900      | 8,9                     |
| Kollektivtrafikktiltak og universell utforming, – riksvegnettet           | 75 500                      | 48 600          | -35,6                   |
| Bymiljøavtalar og byvekstavtalar, tiltak langs riksvegnettet <sup>1</sup> | 300 000                     | 659 700         | 119,9                   |
| Belønningsmidlar til bymiljøavtalar og byvekstavtalar                     | 750 000                     | 771 000         | 2,8                     |
| Særskild tilskot til store kollektivprosjekt                              | 785 000                     | 1 532 000       | 95,2                    |
| Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda            | 731 500                     | 752 000         | 2,8                     |
| Tilskot til utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov            | 112 900                     | 139 200         | 23,3                    |
| Reiseplanleggar og elektronisk billettering                               | 50 500                      | 34 100          | -32,5                   |
| Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet                                  | 26 206 154                  | 29 373 600      | 12,1                    |

<sup>1</sup> Omfattar også tiltak for gåande og syklande.

### 7.2.4 Ny handlingsplan for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet utforma i 2014 ein handlingsplan for kollektivtransport basert på Nasjonal transportplan 2014–2023. Planen ga ei oversikt over det statlege arbeidet på kollektivtransportområdet og gjorde greie for konkrete tiltak som skulle bidra til å realisere måla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Departementet har

saman med transportetatane følgd opp tiltaka i planen. Ei rekke tiltak er gjennomført som t.d. gjennomføring av belønningsavtalane og innfasing av bymiljøavtalar, utvikle betre statistikk og beregningsmetodar for kollektivtransport. Transportklagenemnda er òg utvida til å gjelde kollektivreisande.

Samferdselsdepartementet har utarbeidd ein ny handlingsplan for kollektivtransport. Den følgjer opp satsinga på kollektivtransport som regje-

ringa har lagt fram i Jeløya-plattformen og 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.

Samferdselsdepartementet vil omtale oppfølginga av handlingsplanen for kollektivtransport i dei årlege budsjetta.

### 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 styrkje konkurransekrafta slik at den positive økonomiske utviklinga i Nord-Noreg kan halde fram.

I tillegg til investeringar i ny og betre infrastruktur er satsinga på drift og vedlikehald viktig. Dette gjer transportsystemet i nord meir påliteleg og sikkert.

Transportsystemet i nord er tett vevd saman med nabolanda, og det er derfor viktig med eit nært samarbeid om å utvikle dei grensekryssande sambanda. Samarbeidet er dels langsiktig og strategisk, og dels handlar det om konkrete prosjekt og operativ samhandling. Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Sverige vidarefører arbeidet med å oppdatere ein felles transportplan for Barentsområdet som m.a. vil fastsetje eit nettverk med transportkorridorar mellom dei fire nabolanda og vere eit godt grunnlag for framtidige nasjonale transportplanar. Transportnettverket omfattar alle transportformene, men vegsystemet er naturleg nok det mest omfattande.

Som kompensasjon for at den differensierte arbeidsgivaravgifta fall bort 1. juli 2014 blei det løyvd midlar til m.a. infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Den differensierte arbeidsgivaravgifta blei innført igjen frå 1. januar 2018. Tiltak som var sette i gang, blir gjennomført. Det gjeld m.a. rv. 77 Tjernfjellet i Saltdal kommune som er venta opna for trafikk hausten 2019, og innsegling til Leirpollen i Tana kommune.

I Nordland blir utbygginga av E6 Helgeland sør, inkl. delstrekninga Kapskarmo–Brattås–Lien vidareført i 2019. Anleggsarbeida starta i august

2018. Prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekryset innanfor Bypakke Bodø er venta opna for trafikk i 2019, medan prosjektet E6 Hålogalandsbrua er venta opna for trafikk i oktober 2018. Det er sett av midlar til førebuande arbeid på E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms.

I Troms er det sett av midlar til å vidareføre arbeidet med å byggje om den nordre vegen til Tromsø hamn, Breivika. Prosjektet er venta opna for trafikk hausten 2019. Skredsikringsprosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen er venta opna for trafikk i november 2018.

I Finnmark blei prosjektet E6 Storsandnes–Langnesbukta opna for trafikk i juli 2018. Dette var siste etappe av den samla utbygginga av E6 vest for Alta. Det er i 2019 sett av midlar til skredsikringsprosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark og prosjektet E6 Tana bru som er venta opna for trafikk sommaren 2019.

Tiltak på vegnettet er nærmare omtalt i del II under Vegformål.

Målt i tonn går i dag om lag 2/3 av godstransporten på jernbane i Noreg på Ofofbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige er banen viktig for godstransporten mellom Sør- og Nord-Noreg. Dei mange investeringstiltaka på Ofofbanen frå Nasjonal transportplan 2014–2023 er i all hovudsak gjennomførte og har auka kapasiteten på banen. I Nasjonal transportplan 2018–2029 går det fram at Jernbaneverket i samarbeid med svenske styresmakter har greidd ut utbygging av dobbeltspor på Ofofbanen for å auke kapasiteten 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 i 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 utbygging. Det er lagt opp til at resultatane skal inngå i arbeidet med neste Nasjonal transportplan. Det finske transportministeriet har i samråd med Samferdselsdepartementet etablert ei felles arbeidsgruppe for å sjå på utvalte problemstillingar som vil vere relevante for eit vidare utgreiingsarbeid om ein jernbanekorridor mellom Nord-Finland og Nord-Noreg.

Samferdselsdepartementet bidreg til å sikre regionale flyruter i Nord-Noreg gjennom statleg kjøp. Det er inngått ny kontrakt om drift av heli-

kopterruta Bodø–Værøy for perioden 1. august 2019–31. juli 2024.

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. Departementet har gitt Avinor i oppdrag å halde fram med å planleggje flyttinga og utarbeide ein konsesjonssøknad.

Avinor har starta eit arbeid med ein regional analyse av den framtidige flyplasstrukturen i Lofoten, Ofoten og Vesterålen og skal komme med ei tilråding i desember 2019. I Hammerfestområdet har olje- og gassrelatert verksemd skutt fart dei siste åra, og trafikken ved Hammerfest lufthamn har auka betydeleg. Regjeringa har gitt Avinor i oppdrag å starte arbeidet med ei konseptvurdering for luftfartssystemet i området.

I Bodø byggjer Avinor no eit nytt senter for fjernstyrte tårn. Senteret skal i første omgang drive fjernstyring av tårna på 15 mindre flyplassar. Overføringa til fjernstyring frå Bodø startar i 2019.

Norsk nærvær på Jan Mayen blir oppretthalde. Den geografiske plasseringa gjer at øya er godt eigna for referansestasjonar for satellittbaserte navigasjonssystem. Det er sett i gang eit forprosjekt for nytt hovudbygg på øya. Forprosjektet skal leverast ved utgangen av 2019.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining, den førebyggjande sjøtryggleiken i nord og ivareta norske kyststatsinteresser internasjonalt når regelverk skal utviklast.

Kystverkets overvåkings- og informasjonssystem BarentsWatch skal gi ei heilskapleg oversikt over aktiviteten i norske hav- og kystområde og i nordområda, til bruk for m.a. etatar og forskingsinstitusjonar. BarentsWatch har ein del med opne tilgjengelege tenester og ein lukka del med tenester som effektiviserer operasjonell innsats frå styresmaktene.

Dei mest populære tenestene på den opne delen er «Bølgevarsel», «Fiskinfo» og «Fiskehelse». I den lukka delen av BarentsWatch er det utvikla m.a. eit Felles ressursregister. Ressursregisteret skal gi ein oppdatert og samla oversikt over relevant personell og utstyr, både offentlege og private, som kan takast i bruk under ein aksjon.

Kystverkets AIS-satellittar NORSAT-1 og NORSAT-2 sikrar at overvakinga av fartøy i havområda er driftssikker og kostnadseffektiv. På Svalbard har Kystverket sett i gang utbygginga av landbaserte AIS-basestasjonar, noko som vil gi

betre oversikt over den maritime trafikken rundt øygruppa. Dei første AIS-basestasjonane på Svalbard blei sette i drift ved årsskiftet 2017/2018, med dekning i Isfjordområdet.

For å følgje opp ein miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen frå 2014 er det installert maritim breibandradio (MBR) på m.a. kystvaktfartøy med oljevernmateriell om bord, sysselmannen sitt fartøy og Kystverkets overvåkingsfly. Dette vil betre informasjonsutvekslinga mellom aktørane som tek del i ein oljevernoperasjon. I samband med utbygginga av AIS-infrastrukturen på Svalbard blir det òg etablert maritim breibandradio på eigna basestasjonar.

Regjeringa har auka løyvinga til tilskotsordninga til teletryggleik og -beredskap dei siste åra. Ein del av løyvinga går til programmet for forsterka elektronisk kommunikasjon, der mobilnettet i kommunane som får tilskot blir styrkt slik at lokal kriseleiing og innbyggjarar skal ha eitt område der dei kan kommunisere når straumen fell vekk over lang tid.

Det er m.a. gitt tilskot til og etablert forsterka elektronisk kommunikasjon i alle dei seks kommunane i Lofoten, òg til ein ny fiberkabel frå Røst til Bodø som bidreg til å sikre ein reserveveg for elektronisk kommunikasjon i heile Lofoten. Regionen er no betydeleg betre rusta til å stå imot utfall i mobilkommunikasjon viss straumen blir borte ved ekstremvær eller andre hendingar. I Finnmark er det gitt tilskot til forsterka elektronisk kommunikasjon i Hammerfest, Hasvik og Loppa.

Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit har styrkt tilsynsverksemda på Svalbard etter forskrifta om etablering, drift og bruk av jordstasjon for satellitt på Svalbard blei fastsett i 2017. Forskrifta sikrar eit godt og moderne regelverk og legg til rette for forskning, næring og anna samfunnsnyttig verksemd.

Samferdselsdepartementet har i 2018 etablert Senter for oljevern og marint miljø i Svolvei i Vågan kommune. På sikt skal det òg etablerast verksemd i Fiskebøl i Hadsel kommune. Senteret skal bli eit kompetansesenter innanfor arbeidet med oljevern og marin forsøpling og fremje kunnskap, kostnadseffektive og miljøvenlege teknologiar og metodar. Senteret skal samarbeide 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 regjeringsskriftet i 2013. Det har vore krevjande, men byrjar å komme på plass. 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 billigare og vesentleg raskare enn opphaveleg føreset.

I 2017 og 2018 er det gjennomført ein områdegjennomgang av Statens vegvesen. Formålet med gjennomgangen er å leggje til rette for endringar som på sikt skal gjere etaten meir effektiv.

Regjeringa har utarbeidd ein overordna gevinstrealiseringsplan for jernbanereforma. I planen er det lagt opp til at reforma vil realisere ein netto samla gevinst på 3,1 mrd. kr fram mot 2025.

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 har sidan 2014 hatt eit program for effektivisering. Programmet hadde i utgangspunktet som mål å redusere dei interne og administrative kostnadene med 10–15 pst. innan 2023 samanlikna med forventa utvikling utan effektivisering. Effektiviseringa retta seg mot byggherreområdet, planlegging, forvaltning av riks- og fylkesvegar, trafikant- og køyretøyområdet og interne støttefunksjonar.

Resultata frå perioden 2014–2017 viser at den årlege innsparinga er lågare enn målet. Det har teke lengre tid for Statens vegvesen å realisere gevinstar enn først rekna med, spesielt innanfor byggherreområdet og trafikant- og køyretøyområdet.

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 Statens vegvesen har blitt redusert frå 7 313 heile stillingar ved utgangen av 2015 til 7 019 ved utgangen av 2017. I same periode er tenestekjøpa redusert med om lag 480 mill. kr. Reduksjonen skjer i ein periode der omsetninga har auka.

Statens vegvesen forventar effektiviseringsgevinstar på 140 mill. kr i 2018. Gevinsten vil bli brukt til auka vedlikehald og gjennomføring av investeringsprosjekt. I 2019 planlegg Statens vegvesen ei effektivisering på om lag 140 mill. kr som kjem i tillegg til gevinstane frå 2018, i tråd med føresetnaden i Nasjonal transportplan 2018–2029. Gevinsten vil bli brukt til digitalisering og gjennomføring av investeringsprosjekt. Auka innsats på digitalisering er viktig for ytterlegare effektivisering og for å oppnå lågare kostnader i framtida.

I 2017 og 2018 er det gjennomført ein områdegjennomgang av Statens vegvesen som har vurdert organisering, rapportering og førebelse resultat av effektiviseringsprogrammet til Statens vegvesen. Områdegjennomgangen har òg vurdert om det er mogeleg å effektivisere ytterlegare innanfor tenestestrukturen/tenestetilbodet på trafikant- og køyretøyområdet og støttefunksjonar gjennom etatsfelles løysingar. Formålet er å leggje til rette for endringar som på sikt skal gjere etaten meir effektiv. På bakgrunn av funn i områdegjennomgangen vil m.a. desse endringane bli gjort i effektiviseringsprogrammet:

- Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader frå 11 700 mill. kr i 2017 til 10 000 mill. 2017-kr i 2023.
- For å byggje opp under målet om meir veg for pengane blir programmet utvida til å omfatte heile verksemdsområdet i etaten, slik at eksterne kostnader blir inkludert. Eksterne kostnader er i hovudsak knytt til entreprisar, dvs. kostnader til drift, vedlikehald og investeringar.

Det er gjort nærmare greie for områdegjennomgangen av Statens vegvesen i del II under Programkategori 21.30 Vegformål, Andre saker.

#### *Digitalisering*

I tråd med regjeringas ambisjon i Nasjonal transportplan 2018–2029, om å nytte teknologi til å skape eit betre transportsystem for framtida, vil Statens vegvesen satse på den delen av verksemda som gjeld transportområdet. Veginfrastrukturen skal leggjast til rette for det digitale samfunnet. Området er i rask utvikling, og etaten vil arbeide med å dreie samansettinga av kompetansen i etaten for å byggje opp større og delvis nye fagmiljø med solid digital kompetanse. For å styrkje område knytt til digitalisering vil det samstundes vere aktuelt å effektivisere og/eller redusere omfanget av nokre oppgåver.

I arbeidet med å leggje til rette for transport-systemet i framtida og det digitale vegnettet, er det viktig med ei effektiv deling og bruk av veg- og trafikkdata. Innanfor vegforvaltning 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 oppslagstenester og dei fleste køyretøytenestene er tilgjengeleg på nett, i tillegg til nokre tenester for førarkort og kompetansebevis. Det vil bli arbeidd med å utvide eksisterande og å utvikle nye sjølvbeteningsløysingar. Framover vil Statens vegvesen prioritere dei attståande tenestane for førarkort, t.d. betaling av førarprøver på nett, og tenester for transportbransjen, som søknad om transporttillatingar og fartsskrivarkort. I tillegg vil fleire av prosessane bli meir automatiserte, og fleire løysingar for tilsyn og kontroll vil bli utvikla. Det blir òg gjennomført tiltak for å få publikum til i større grad å ta i bruk sjølvbeteningsløysingane.

Fleire av tenestene er ein del av prosessar på tvers av etatar, t.d. krav til helse- og vandelsattest for å få førarkort og kompetansebevis. Dette krev samhandling med andre etatar, og Statens vegvesen medverkar i arbeidet med å få eit slik samarbeid på plass.

#### 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 2025. Planen tek utgangspunkt i løyvingnivået til jernbanen i 2018 og byggeprosjekt som har starta opp per 2018. I tillegg omtalar planen føresetnadene for ei vellykka gjennomføring.

I planen er det lagt opp til at jernbanereforma vil realisere ein netto samla gevinst på 3,1 mrd. kr fram mot 2025. Berekna reformkostnader på 1 mrd. kr i åra 2014–2017 er da trekt frå. Nokre gevinstar er allereie fastsett ved at det er inngått fleirårige avtalar mellom Jernbanedirektoratet og høvesvis Bane NOR SF og NSB AS, som inneber at same produksjon i åra framover vil bli levert til ein lågare pris. Nokre gevinstar kan ikkje uttryk-

kjast 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.

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 konkurranseutsetting og nye avtalar med NSB og Bane Nor. Berekningane er òg baserte på fleire føresetnader, m.a. om at løyvingnivå og nivået på fullmakter til drift og vedlikehald mv. ikkje blir redusert frå nivået i 2018, og at plandlagde endringar i jernbanereforma blir gjennomført. Enkelte av gevinstane vil påverkast av faktorar utanfor styresmaktene sin kontroll, som marknadsforhold og usikre grunnforhold i byggeprosjekt.

#### 7.4.3 Andre effektiviseringstiltak

Post og tele

Samferdselsdepartementet fastsette hausten 2017 endringar i «Forskrift om ledninger i offentlig veg», den såkalla graveforskrifta. Endringane vil m.a. bidra til meir einskaplege krav til overdekking og legg til rette for bruk av moderne grave-teknikkar som «microtrenching», og vil gjere det vesentleg enklare og billegare å byggje ut breiband.

Departementet endra tilskotsordninga til breibandutbygging i 2018. Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit fastset ei økonomisk ramme til kvart fylke basert på breibanddekninga i fylket. Fylkeskommunane prioriterer prosjekt innanfor ramma. Dette skal gi fylkeskommunane meir innverknad og meir føreseielege vilkår, og slik kunne bidra til redusert ressursbruk.



Departementet tek sikte å leggje fram eit forslag til breibandutbyggingslov for Stortinget hausten 2018 eller våren 2019. Loven skal bidra til lågare kostnader ved utbygging av høgfallsnett, m.a. gjennom å sikre tilgang til informasjon om tilgjengeleg infrastruktur som kan brukast om att og om planlagde bygge- og anleggsarbeid.

#### 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. Avinor-konsernet innfridde i 2018 måla som var sette i effektiviserings- og moderniseringsprogrammet som selskapet starta i 2015. Organisasjonen og prosessar er endra for å auke profesjonalitet og gjennomføringsevne. Programmet nådde i 2018 eit mål om årleg kostnadsinnsparing på 600 mill. kr samanlikna med prognose 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 konkurranseutsett. Ei evaluering etter to års drift viser ei betydeleg meir kostnadseffektiv drift samanlikna med andre flyplassar i konsernet.

Falck Emergency AB er tildelt ny kontrakt for drift av Bodø lufthavn frå 1. august 2018.

Samferdselsdepartementet starta i november 2016 arbeidet med å sette ut drifta av Haugesund lufthavn på tenestekonsesjon. Avinor fekk oppdraget med å gjennomføre prosessen og la i mai 2018 fram ein plan for anbudsprosess og overtaking. Etter forhandlingar er det bestemt at Lufthavnbygging AS og Widerøe Ground handling AS gjennom eit nyoppretta selskap skal ha ansvaret for å drifte flyplassen i 20 år frå mars 2019.

Avinor har òg sett i gang arbeidet med å konkurranseutsetje tårndrifta ved Ålesund lufthavn og Kristiansand lufthavn, Kjevik. Avinor vil etablere fjernstyrte tårn på flyplassar der dette er meir kostnadseffektivt enn konkurranseutsetting. Eit tårnsenter for slik fjernstyring er under etablering i Bodø.

Luftfartstilsynet blei omorganisert frå 2017. Behovet for å omstille organisasjonen sprang m.a. ut frå krav til effektivisering og strammare økonomiske rammer sett i samheng med auka tal på og omfang av oppgåver. Den nye organisasjonen skal bidra til auka gjennomføringskraft. Automati-

sering av manuelle arbeidsprosessar, utvikling og standardisering av arbeidsmetodar er vesentlege grep for å forenkle og modernisere. Luftfartstilsynet har prioritert eit digitaliseringsprosjekt som gir eksterne brukarar gevinst, som t.d. automatisert eksamensløyning for privatflygarsertifikat som frå hausten 2018 blir gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen. Tilsvarande ordning blei etablert for teorieksamen for droneoperatørar i 2017.

#### 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 forbetre den maritime trafikkovervakinga ved å utvikle automatiske risikoovervakingssystem.

Kystverkets meldings- og informasjonssystem har medverka til å redusere den administrative byrde for skipsfarten og bidreg til at norske hav- og kystområde blir nytta og forvalta på ein effektiv, berekraftig og godt koordinert måte.

Kystverket sørger også for å gjere offentlege data tilgjengeleg slik at dei kan nyttast av transportaktørar og maritim næring for effektivisering av transport og logistikk.

## 7.5 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområde. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere 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 underliggende etatar*

#### *Generelt*

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2017 åtte underliggende etatar. Dei varierer i

storleik og kompleksitet. T.d. hadde Vegtilsynet som den minste 14 tilsette, medan Statens vegvesen som den største hadde 7 296 tilsette.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange tilsette har teknisk bakgrunn. Berre i Samferdselsdepartementet var kvinnedelen i 2017 på over 50 pst. For Statens jernbanetilsyn og Vegtilsynet var kvinnedelen 50 pst. For dei andre etatane låg kvinnedelen på mellom 40 pst. og 19 pst. Vegtilsynet var den einaste av etatane der kvinner i snitt tente meir enn menn. I dei andre etatane og i Samferdselsdepartementet utgjorde kvinner si lønn i snitt mellom 78 pst. og 97 pst. av mennene si lønn.

Status for likestillinga i Samferdselsdepartementet og underliggande etatar går fram av tabellane under. Tabell 7.2 viser prosentdelen kvinner av dei som arbeider deltid og er tilsett mellombels, og kvinner sin del av overtida og foreldrepermisjonen per 31. desember i 2016 og 2017 i departementet og etatane. Tabell 7.3 viser legemeldt sjukefråvær for kvinner og menn i desse verksemdene på dei same tidspunkta. Under omtalen av Samferdselsdepartementet og dei einskilde etatane er det ein tabell som viser gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i pst. av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Tabell 7.2 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner

|                     |      | SD | SVV | KYV | Jdir | LT | Nkom | SJT | SHT | VT |
|---------------------|------|----|-----|-----|------|----|------|-----|-----|----|
| Deltidstilsette     | 2017 | 80 | 67  | 76  | 0    | 83 | 100  | 67  | 100 | 50 |
|                     | 2016 | 80 | 69  | 83  | -    | 67 | 100  | 75  | 100 | -  |
| Mellombels tilsette | 2017 | 0  | 42  | 25  | 0    | 50 | 67   | 33  | 0   | 0  |
|                     | 2016 | 40 | 48  | 31  | -    | 80 | 60   | 0   | 0   | -  |
| Overtid             | 2017 | 49 | 19  | 7   | 36   | 31 | 19   | 35  | 17  | 60 |
|                     | 2016 | 44 | 20  | 4   | -    | 33 | 18   | 42  | 20  | -  |
| Foreldrepermisjon   | 2017 | 76 | 68  | 46  | 100  | 60 | 66   | 100 | 100 | 22 |
|                     | 2016 | 80 | 58  | 49  | -    | 33 | 83   | 100 | 0   | -  |

I prosent av talet på tilsette var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt lågt i 2017. Vegtilsynet var den einaste av verk-

semdene der kvinner arbeidde meir overtid enn menn.

Tabell 7.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent

|      | SD  |     | SVV |     | KYV |     | Jdir |     | LT  |     | Nkom |     | SJT |     | SHT |     | VT  |    |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
|      | K   | M   | K   | M   | K   | M   | K    | M   | K   | M   | K    | M   | K   | M   | K   | M   | K   | M  |
| 2017 | 3,0 | 0,1 | 6,1 | 2,6 | 4,1 | 3,9 | 1,0  | 2,2 | 2,9 | 2,1 | 1,9  | 0,8 | 5,4 | 3,2 | 1,3 | 1,3 | 3,6 | 11 |
| 2016 | 2,8 | 1,2 | 5,5 | 2,5 | 3,6 | 3,5 | -    | -   | 1,8 | 2,2 | 1,2  | 1,1 | 4,8 | 1,3 | 4,2 | 1,2 | -   | -  |

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt. Det var i 2017 noko høgare for kvinner enn for menn med unntak av i Jernbanedirektoratet der det var høgare for menn og i Statens havari-kommisjon for transport der det var det same for kvinner og menn. For dei mindre verksemdene er

tala små, slik at eitt fråvær over lengre tid vil påverke fråværsprosenten.

#### *Samferdselsdepartementet*

Ved utgangen av 2016 hadde Samferdselsdepartementet 172 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                                | 2017 | 54            | 172            | 97                                       | 54 621         |
|  | 2016 | 52            | 175            | 101                                      | 53 898         |
| Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar) | 2017 | 43            | 7              | 96                                       | 103 499        |
|  | 2016 | 43            | 7              | 96                                       | 100 554        |
| Mellomleiing (avdelingsdirektørar)               | 2017 | 46            | 14             | 103                                      | 78 054         |
|  | 2016 | 33            | 15             | 104                                      | 75 230         |
| Fagdirektørar mv.                                | 2017 | 17            | 6              | 103                                      | 62 735         |
|  | 2016 | 25            | 8              | 106                                      | 62 870         |
| Underdirektørar, seniorrådgivarar mv.            | 2017 | 55            | 105            | 100                                      | 52 562         |
|  | 2016 | 55            | 106            | 100                                      | 51 642         |
| Rådgivarar, førstekonsulentar                    | 2017 | 53            | 32             | 108                                      | 41 742         |
|  | 2016 | 56            | 31             | 110                                      | 40 867         |
| Seniorkonsulentar                                | 2017 | 100           | 8              | -  | 41 566         |
|  | 2016 | 100           | 8              | -  | 40 992         |

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn var representerte, var det i 2017 eit fleirtal av kvinner i kategoriane underdirektørar, seniorrådgivarar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar. I kategoriane mellomleiing, fagdirektørarar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar tente kvinner i snitt litt meir enn menn. Forskjellane er likevel små.

*Statens vegvesen*

Ved utgangen av 2017 hadde Statens vegvesen 7 296 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 <sup>1</sup>  | 2017 | 39            | 7 232          | 91                                       | 45 701         |
|   | 2016 | 39            | 7 502          | 91                                       | 44 585         |
| Etatsleing (regionvegsejfar mv.)  | 2017 | 42            | 12             | 97                                       | 115 203        |
|   | 2016 | 39            | 13             | 97                                       | 114 615        |
| Leiarar (avdelings- og seksjonsleiarar mv.)                                 | 2017 | 40            | 413            | 99                                       | 63 665         |
|   | 2016 | 39            | 422            | 100                                      | 62 051         |
| Tekniske saksbehandlarar, inkl. prosjekt-leiarar i store utbyggingsprosjekt | 2017 | 26            | 3 921          | 96                                       | 47 655         |
|   | 2016 | 25            | 4 078          | 97                                       | 45 708         |
| Merkantile saksbehandlarar  | 2017 | 65            | 2 231          | 90                                       | 40 689         |
|   | 2016 | 65            | 2 327          | 89                                       | 39 518         |
| Inspektørar   | 2017 | 21            | 576            | 95                                       | 38 455         |
|   | 2016 | 21            | 571            | 94                                       | 37 271         |
| Arbeidarstillingar  | 2017 | 14            | 52             | 97                                       | 36 007         |
|   | 2016 | 20            | 60             | 93                                       | 36 194         |
| Reinhald mv. <sup>2</sup>   | 2017 | 93            | 27             | -  | 20 002         |
|   | 2016 | 94            | 31             | -  | 20 605         |

<sup>1</sup> Avviket mellom totaltalet for tilsette og tal i tabellen kjem av at tre lærlingar og tilsette som ved utgangen av 2016 og 2017 hadde permisjon utan lønn, ikkje er med i tabellen.

<sup>2</sup> For menn i denne kategorien er stillingsbrøken låg, og det gir ikkje meining å samanlikne.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente i snitt mindre eller det same som menn i nokon av kategoriane. Forskjellane var små.

Statens vegvesen har særskild merksemd på mangfald i rekrutteringa. Etaten hadde i 2017 eit mål om at minst fem pst. av dei nytilsette enten skulle ha nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn, og at delen kvinnelege leiarar skulle auke. Fem pst. av dei som blei tilsette i Statens vegvesen i 2017, var personar med nedsett funksjonsevne eller med innvandrarbakgrunn. Delen kvinner i leiarstillingar var på 37 pst. om lag den

same som i 2016. I dette talet inngår òg prosjekt-leiararar i store utbyggingsprosjekt med personalansvar, der kvinnedelen er lågare enn i dei to andre leiar-kategoriane.

I årsrapporten for 2017 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

#### *Kystverket*

Ved utgangen av 2017 hadde Kystverket 973 faste tilsette. Kvinnedelen 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                  | 2017 | 19            | 973            | 78                                       | 64 778         |
|                                    | 2016 | 19            | 999            | 80                                       | 64 273         |
| Leiing                             | 2017 | 20            | 15             | 105                                      | 81 488         |
|                                    | 2016 | 19            | 15             | 107                                      | 77 709         |
| Mellomleiing                       | 2017 | 24            | 34             | 79                                       | 75 628         |
|                                    | 2016 | 24            | 31             | 80                                       | 76 374         |
| Ingeniørar og rådgivarar           | 2017 | 38            | 354            | 88                                       | 54 132         |
|                                    | 2016 | 38            | 354            | 90                                       | 53 238         |
| Konsulentar                        | 2017 | 38            | 39             | 73                                       | 73 190         |
|                                    | 2016 | 37            | 38             | 79                                       | 75 958         |
| Skipførarar, styrmenn, maskinistar | 2017 | 5             | 65             | 92                                       | 57 799         |
|                                    | 2016 | 4             | 72             | 94                                       | 59 958         |
| Statslosar                         | 2017 | 1             | 278            | 88                                       | 80 378         |
|                                    | 2016 | 1             | 285            | 90                                       | 78 955         |
| Fagarbeidarar                      | 2017 | 13            | 121            | 102                                      | 42 829         |
|                                    | 2016 | 13            | 134            | 102                                      | 43 984         |
| Trafikkleiarar                     | 2017 | 6             | 67             | 103                                      | 81 508         |
|                                    | 2016 | 7             | 67             | 104                                      | 80 962         |

I alle stillingskategoriane var fleirtalet av dei tilsette menn. I dei mannsdominerte yrka som skipsførarar, styrmenn, maskinistar og statslosar er kvinnedelen 5 pst. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane leiing, trafikkleiarar og fagarbeidarar.

I årsmeldinga for 2017 har Kystverket gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

#### *Jernbanedirektoratet*

Jernbaneverket blei lagt ned 31. desember 2016, og verksemda er vidareført i Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Rapporteringa gjeld direktoratet.

Ved utgangen av 2017 hadde Jernbanedirektoratet 215 tilsette. Kvinnedelen var 40 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 23 tilsette i 2107, og kvinnedelen var på 48 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                             | 2017 | 40            | 215            | 97                                       | 58 111         |
| Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)    | 2017 | 27            | 15             | 126                                      | 90 806         |
| Mellomleiarar                                 | 2017 | 44            | 16             | 109                                      | 71 144         |
| Fagdirektørar                                 | 2017 | 100           | 1              | -  | -              |
| Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjektleiarar | 2017 | 37            | 131            | 98                                       | 54 846         |
| Saksbehandlarar, kontorstillingar             | 2017 | 78            | 9              | 97                                       | 35 755         |
| Ingeniørar og arkitektar                      | 2017 | 43            | 42             | 91                                       | 56 054         |
| Anna  | 2017 | 0             | 1              | -  | -              |

I dei kategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategorien saksbehandlarar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane leiing og mellomleiarar. Lønnsforskjellane er små i dei ulike kategoriane, med unntak i stillingskategorien leiing.

*Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit*

Ved utgangen av 2017 hadde Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit 162 tilsette. Kvinnedelen var 38 pst.

Tabell 7.8 Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit- prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

|   |      | Kjønnsbalanse |                | Brutto månadslønn i gjennomsnitt         |                |
|---|------|---------------|----------------|--|----------------|
|   |      | Kvinner pst.  | Tilsette i alt | Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn | Tilsette i alt |
| I alt i verksemda <sup>1</sup>  | 2017 | 38            | 161            | 91                                       | 51 691         |
|   | 2016 | 38            | 157            | 91                                       | 50 709         |
| Toppleiing (assisterande direktør, avdelingsdirektørar)                         | 2017 | 25            | 4              | 99                                       | 85 283         |
|   | 2016 | 40            | 5              | 104                                      | 85 507         |
| Mellomleiing (seksjonssjefar)   | 2017 | 8             | 12             | 107                                      | 66 900         |
|   | 2016 | 9             | 11             | 106                                      | 65 953         |
| Underdirektørar, fagdirektørar, sjef- og senioringeniørar, seniorrådgivarar mv. | 2017 | 36            | 107            | 95                                       | 52 499         |
|   | 2016 | 35            | 104            | 94                                       | 51 024         |
| Overingeniørar, rådgivarar, første-konsulentar .                                | 2017 | 55            | 38             | 108                                      | 41 078         |
|   | 2016 | 57            | 37             | 101                                      | 40 588         |

<sup>1</sup> Ikkje inkludert direktøren for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit.

I stillingskategorien overingeniørar, rådgivarar mv. var fleirtalet av dei tilsette kvinner. Kvinner tente i snitt litt meir enn menn i kategoriane mellomleing og overingeniørar, rådgivarar mv.

*Luftfartstilsynet*

Ved utgangen av 2017 hadde Luftfartstilsynet 180 tilsette. Kvinnedelen var på 40 pst.

Tabell 7.9 Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

|  |      | Kjønnsbalanse |                | Brutto månadslønn i gjennomsnitt         |                |
|--|------|---------------|----------------|--|----------------|
|  |      | Kvinner pst.  | Tilsette i alt | Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn | Tilsette i alt |
| I alt i verksemda                            | 2017 | 40            | 183            | 86                                       | 56 236         |
|  | 2016 | 39            | 183            | 84                                       | 53 691         |
| Toppleiing (direktørar og andre leiarar)     | 2017 | 67            | 6              | 83                                       | 90 718         |
|  | 2016 | 44            | 9              | 90                                       | 88 373         |
| Mellomleing                                  | 2017 | 22            | 9              | 98                                       | 75 626         |
|  | 2016 | 17            | 12             | 100                                      | 71 916         |
| Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar | 2017 | 30            | 128            | 93                                       | 60 180         |
|  | 2016 | 27            | 117            | 91                                       | 56 541         |
| Rådgivarar mv.                               | 2017 | 64            | 22             | 101                                      | 41 891         |
|  | 2016 | 65            | 26             | 101                                      | 41 572         |
| Førstekonsulentar mv.                        | 2017 | 100           | 8              | -  | 38 745         |
|  | 2016 | 100           | 8              | -  | 37 354         |
| Konsulentar, sekretærar, lærlingar           | 2016 | 86            | 7              | 145                                      | 29 7428        |
|  | 2016 | 70            | 10             | 127                                      | 30 205         |

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2017 berre kvinner, medan det i kategoriane konsulentar, sekretærar mv. og rådgivarar og toppleiing var eit fleirtal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente kvinner i snitt meir enn menn i kategoriane konsulen-

tar og rådgivarar, medan dei tente i snitt det same i kategorien mellomleing.

*Statens jernbanetilsyn*

Ved utgangen av 2017 hadde Statens jernbanetilsyn 66 tilsette. Kvinnedelen var 50 pst.

Tabell 7.10 Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

|                                    |      | Kjønnsbalanse |                | Brutto månadslønn i gjennomsnitt         |                |
|------------------------------------|------|---------------|----------------|--|----------------|
|                                    |      | Kvinner pst.  | Tilsette i alt | Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn | Tilsette i alt |
| I alt i verksemda                  | 2017 | 50            | 66             | 89                                       | 59 660         |
|                                    | 2016 | 48            | 63             | 89                                       | 60 176         |
| Toppleiing (direktør)              | 2017 | 0             | 1              | -  | 106 355        |
|                                    | 2016 | 0             | 1              | -  | 102 895        |
| Mellomleiing (avdelingsdirektørar) | 2017 | 60            | 5              | 101                                      | 83 579         |
|                                    | 2016 | 60            | 5              | 101                                      | 82 785         |
| Fagdirektør, seniorrådgivarar      | 2017 | 42            | 45             | 93                                       | 61 024         |
|                                    | 2016 | 43            | 46             | 90                                       | 61 043         |
| Rådgivarar, førstekonsulentar      | 2017 | 67            | 12             | 104                                      | 45 552         |
|                                    | 2016 | 50            | 8              | 108                                      | 43 401         |
| Sekretærar                         | 2017 | 100           | 3              | -  | -              |
|                                    | 2016 | 100           | 3              | -  | -              |

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategorien mellomleiing og rådgivarar, førstekonsulentar, og dei tente i snitt noko meir enn menn.

I årsrapporten for 2017 har Statens jernbanetilsyn gjort greie for arbeidet sitt med likestilling.

*Statens havarikommisjon for transport*

Ved utgangen av 2017 hadde Statens havarikommisjon for transport 51 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst.



Tabell 7.11 Statens havarikommisjon for transport – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

|                                    |      | Kjønnsbalanse |                | Brutto månadslønn i gjennomsnitt         |                |
|------------------------------------|------|---------------|----------------|--|----------------|
|                                    |      | Kvinner pst.  | Tilsette i alt | Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn | Tilsette i alt |
| I alt i verksemda                  | 2017 | 37            | 51             | 84                                       | 59 766         |
|                                    | 2016 | 36            | 45             | 86                                       | 59 423         |
| Toppleiing                         | 2017 | 0             | 1              | -  | 97 671         |
|                                    | 2016 | 0             | 1              | -  | 95 382         |
| Mellomleiing (avdelingsdirektørar) | 2017 | 20            | 5              | 98                                       | 81 866         |
|                                    | 2016 | 20            | 5              | 98                                       | 80 200         |
| Fagstab                            | 2017 | 67            | 3              | 105                                      | 65 819         |
|                                    | 2016 | 75            | 4              | 106                                      | 66 367         |
| Havariinspektørar                  | 2017 | 25            | 32             | 96                                       | 58 887         |
|                                    | 2016 | 19            | 26             | 99                                       | 58 845         |
| Administrative stillingar          | 2017 | 80            | 10             | 90                                       | 47 396         |
|                                    | 2016 | 78            | 9              | 88                                       | 44 167         |

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i fagstab og administrative stillingar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab.

#### Vegtilsynet

Vegtilsynet blei oppretta som eigen etat frå 1. januar 2017. Etaten hadde ved utgangen av 2017 14 tilsette. Kvinnedelen var 50 pst.

Tabell 7.12 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                  | 2017 | 50            | 14             | 108                                      | 54 842         |
| Toppleiing                         | 2017 | 100           | 1              |  | 88 700         |
| Seniorrådgivarar, senioringeniørar | 2017 | 43            | 7              | 100                                      | 54 236         |
| Rådgivarar, overingeniørar         | 2017 | 50            | 6              | 98                                       | 49 905         |

I dei to stillingskategoriane der begge kjønn var representerte tente kvinner det same eller om lag det same som menn.

## 7.6 Tilsetningsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsetningsvilkåra i 2017 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet. Alle tala i omtalen under er runda av til nærmaste 1 000 kr.

### *Avinor AS*

Den faste lønna for konsernsjef Dag Falk-Petersen var 2 764 000 kr. I tillegg fekk han 27 000 kr i andre godtgjeringsar. Han har ikkje avtale om bonus eller anna resultatbasert lønn. Pensjonskostnaden utgjorde 752 000 kr. Samla godtgjeringsar i 2017 var 3 543 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av grunnlaget mellom 12 og 18 G og 25 pst. av grunnlaget over 18 G. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er tre månader. Viss han blir sagt opp, har konsernsjefen rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Entur AS*

Den faste lønna for administrerande direktør Johnny Welle var 1 703 000 kr. I tillegg fekk han 6 000 kr i andre godtgjeringsar og 233 000 kr i bonus. Samla godtgjeringsar i 2017 var 1 942 000 kr.

Bonusordninga for administrerande direktør var i 2017 avgrensa til tre månadslønner og knytt til oppnådde resultat innanfor områda økonomi, strategi, integrasjon av overteke verksemd og organisasjonsutvikling. Han er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Premien er førebels ikkje identifisert. Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er seks månader. Viss han blir sagt opp, har administrerande direktør rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Mantena AS*

Den faste lønna for administrerande direktør Tomm Bråten var 1 985 000 kr. I tillegg fekk han 130 000 kr i andre godtgjeringsar. Samla godtgjeringsar i 2017 var 2 115 000 kr.

Det er ei bonusordning for administrerande direktør som er avgrensa til tre månadslønner og

knytt til oppnådde resultat innanfor områda økonomi, sjukefråvær og HMS. Han er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Premien er førebels ikkje identifisert. Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er seks månader. Viss han blir sagt opp, har administrerande direktør rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Norske tog AS*

Den faste lønna for administrerande direktør Øystein Risan var 1 634 000 kr. I tillegg fekk han 125 000 kr i andre godtgjeringsar og 248 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 249 000 kr. Samla godtgjeringsar var 2 256 000 kr i 2017.

Bonusordninga for administrerande direktør var i 2017 avgrensa til tre månadslønner og knytt til oppnådde resultat m.a. innanfor områda økonomi, strategi og medarbeidartilfredsheit. Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er seks månader. Viss han blir sagt opp, har administrerande direktør rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *NSB AS*

Den faste lønna for konsernsjef Geir Isaksen var 3 772 000 kr. I tillegg fekk han 191 000 kr i andre godtgjeringsar og 892 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 779 000 kr. Samla godtgjeringsar var 5 634 000 kr i 2017.

Bonusordninga for konsernsjefen var i 2017 avgrensa til fire månadslønner og knytt til oppnådde resultat innanfor områda økonomi, kundetilfredsheit, sjukefråvær og strategi. Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er seks månader. Viss han blir sagt opp, har konsernsjefen rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Nye Veier AS*

Den faste lønna for administrerande direktør Ingrid Dahl Hovland var 2 253 000 kr. I tillegg fekk ho 198 000 kr i andre godtgjeringsar. Ho har

ikkje avtale om bonus eller anna resultatbasert lønn. Pensjonskostnaden utgjorde 149 000 kr. Samla godtgjering i 2017 var 2 600 000 kr.

Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er seks månader. Viss ho blir sagt opp, har administrerande direktør rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

#### *Bane NOR SF*

Den faste lønna for konsernsjef Gorm Frimannslund var 2 772 000 kr i fast lønn. I tillegg fekk han 12 000 kr i andre godtgjeringar. Han har ikkje avtale om bonus eller anna resultatbasert lønn.

Pensjonskostnaden utgjorde 196 000 kr. Samla godtgjering i 2017 var 2 980 000 kr.

Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Oppseiingstida er seks månader. Viss han blir sagt opp, har konsernsjefen rett til etterlønn som svarar til 12 månaders pensjonsgivande lønn, rekna frå utgangen av oppseiingstida. Etterlønn utover seks månaders lønn blir rekna mot anna inntekt.

#### *Svinesundsforbindelsen AS*

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga av selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtalen med konsulenten gjeld frå 1. mai 2017.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2018–2019) om statsbudsjettet for år 2019 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

---

## Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2018–2019) statsbudsjettet for budsjettåret 2019 opp følgende forslag til vedtak:

### Kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

#### I

#### Utgifter:

| Kap.                | Post   | Kroner      | Kroner        |
|---------------------|--|-------------|---------------|
| Administrasjon m.m. |  |             |               |
| 1300                | Samferdselsdepartementet                                       |             |               |
|                     | 01 Driftsutgifter  | 194 811 000 |               |
|                     | 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner                  | 42 000 000  |               |
|                     | 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.                    | 64 000 000  |               |
|                     | 72 Tilskudd til samferdselsberedskap                           | 3 000 000   |               |
|                     | 75 Tilskudd til Norsk Teknisk Museum                           | 7 100 000   |               |
|                     | 76 Tilbakebetaling NELS-samarbeidet                            | 3 100 000   | 314 011 000   |
| 1301                | Forskning og utvikling mv.                                     |             |               |
|                     | 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.          | 16 000 000  |               |
|                     | 50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>                  | 179 000 000 | 195 000 000   |
|                     | Sum Administrasjon m.m.  |             | 509 011 000   |
| Luftfartsformål     |  |             |               |
| 1310                | Flytransport   |             |               |
|                     | 70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>         | 717 400 000 | 717 400 000   |
| 1311                | Tilskudd til regionale flyplasser                              |             |               |
|                     | 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i> | 31 000 000  | 31 000 000    |
| 1313                | Luftfartstilsynet  |             |               |
|                     | 01 Driftsutgifter  | 229 900 000 | 229 900 000   |
| 1314                | Statens havarikommisjon for transport                          |             |               |
|                     | 01 Driftsutgifter  | 76 700 000  | 76 700 000    |
|                     | Sum Luftfartsformål  |             | 1 055 000 000 |

| Kap.                      | Post   | Kroner         | Kroner         |
|---------------------------|--|----------------|----------------|
| Veiformål                 |  |                |                |
| 1320                      | Statens vegvesen   |                |                |
|                           | 01 Driftsutgifter  | 4 334 900 000  |                |
|                           | 22 Drift og vedlikehold av riksveier,<br><i>kan overføres, kan nyttes under<br/>post 29 og post 30</i> | 6 731 800 000  |                |
|                           | 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn,<br><i>kan overføres</i>   | 2 179 500 000  |                |
|                           | 29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres,<br/>kan nyttes under post 30</i>                                  | 1 631 400 000  |                |
|                           | 30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres,<br/>kan nyttes under post 22, post 29 og<br/>post 31</i>    | 12 555 200 000 |                |
|                           | 31 Skredsikring riksveier, <i>kan over-<br/>føres, kan nyttes under post 30</i>                        | 1 093 400 000  |                |
|                           | 34 Kompensasjon for økt arbeids-<br>giveravgift, <i>kan overføres</i>                                  | 18 300 000     |                |
|                           | 36 E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>  | 179 700 000    |                |
|                           | 61 Rentekompensasjon for transport-<br>tiltak i fylkene  | 264 500 000    |                |
|                           | 62 Skredsikring fylkesveier,<br><i>kan overføres</i>   | 776 900 000    |                |
|                           | 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier,<br><i>kan overføres</i>  | 78 500 000     |                |
|                           | 64 Utbedring på fylkesveier for<br>tømmertransport   | 25 000 000     |                |
|                           | 72 Kjøp av riksveiferjetjenester,<br><i>kan overføres</i>  | 1 277 300 000  |                |
|                           | 73 Tilskudd for reduserte bompeng-<br>takster utenfor byområdene                                       | 531 400 000    | 31 677 800 000 |
| 1321                      | Nye Veier AS   |                |                |
|                           | 70 Tilskudd til Nye Veier AS   | 5 431 900 000  | 5 431 900 000  |
| 1323                      | Vegtilsynet  |                |                |
|                           | 01 Driftsutgifter  | 19 000 000     | 19 000 000     |
|                           | Sum Veiformål  |                | 37 128 700 000 |
| Særskilte transporttiltak |  |                |                |
| 1330                      | Særskilte transporttiltak  |                |                |
|                           | 60 Utvidet TT-ordning for brukere med<br>særskilte behov, <i>kan overføres</i>                         | 139 200 000    |                |

| Kap. | Post                   | Kroner   | Kroner        |                |
|------|------------------------|--|---------------|----------------|
|      | 61                     | Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>        | 752 000 000   |                |
|      | 63                     | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>  | 1 532 000 000 |                |
|      | 64                     | Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>  | 771 000 000   |                |
|      | 65                     | Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>  | 15 400 000    |                |
|      | 70                     | Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes   | 725 100 000   |                |
|      | 76                     | Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>  | 34 100 000    |                |
|      | 77                     | Kjøp av tjenester fra Entur AS   | 14 200 000    | 3 983 000 000  |
|      |                        | Sum Særskilte transporttiltak  |               | 3 983 000 000  |
|      |                        | Jernbaneformål   |               |                |
| 1352 | Jernbanedirektoratet   |  |               |                |
|      | 01                     | Driftsutgifter   | 468 500 000   |                |
|      | 21                     | Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>                         | 208 200 000   |                |
|      | 70                     | Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>  | 3 745 100 000 |                |
|      | 71                     | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i> | 8 873 500 000 |                |
|      | 72                     | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>  | 2 153 000 000 |                |
|      | 73                     | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>        | 9 988 700 000 | 25 437 000 000 |
| 1353 | NSB AS                 |  |               |                |
|      | 70                     | Tilskudd til pensjonsforpliktelser   | 490 300 000   | 490 300 000    |
| 1354 | Statens jernbanetilsyn |  |               |                |
|      | 01                     | Driftsutgifter   | 73 500 000    |                |
|      | 21                     | Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger                                      | 20 600 000    | 94 100 000     |

| Kap.                        | Post   | Kroner        | Kroner         |
|-----------------------------|--|---------------|----------------|
| 1357                        | Mantena AS   |               |                |
|                             | 72 Tilskudd til pensjonsforpliktelser  | 390 400 000   | 390 400 000    |
|                             | Sum Jernbaneformål   |               | 26 411 800 000 |
| Kystforvaltning             |  |               |                |
| 1360                        | Kystverket   |               |                |
|                             | 01 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>   | 1 715 100 000 |                |
|                             | 21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>  | 44 000 000    |                |
|                             | 30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>                                      | 358 500 000   |                |
|                             | 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>                             | 40 200 000    |                |
|                             | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i> | 270 500 000   |                |
|                             | 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>                                     | 42 000 000    |                |
|                             | 71 Tilskudd til havnesamarbeid   | 10 900 000    |                |
|                             | 72 Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>                     | 77 400 000    |                |
|                             | 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>                      | 50 000 000    | 2 608 600 000  |
| 1361                        | Samfunnet Jan Mayen  |               |                |
|                             | 01 Driftsutgifter  | 54 600 000    |                |
|                             | 30 Nytt hovedbygg på Jan Mayen   | 5 100 000     | 59 700 000     |
| 1362                        | Senter for oljevern og marint miljø  |               |                |
|                             | 50 Tilskudd  | 27 300 000    | 27 300 000     |
|                             | Sum Kystforvaltning  |               | 2 695 600 000  |
| Post og telekommunikasjoner |  |               |                |
| 1370                        | Posttjenester  |               |                |
|                             | 70 Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>                                      | 617 400 000   | 617 400 000    |
| 1380                        | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet   |               |                |
|                             | 01 Driftsutgifter  | 224 600 000   |                |
|                             | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>                           | 16 400 000    |                |



| Kap. | Post | Kroner  | Kroner      |                |
|------|------|---|-------------|----------------|
|      | 70   | Tilskudd til telesikkerhet og<br>-beredskap, <i>kan overføres</i> | 183 000 000 |                |
|      | 71   | Tilskudd til bredbåndsutbygging,<br><i>kan overføres</i>          | 99 750 000  |                |
|      | 72   | Tidlig frigjøring av 700 MHz-båndet,<br><i>kan overføres</i>      | 150 000 000 | 673 750 000    |
|      |      | Sum Post og telekommunikasjoner                                   |             | 1 291 150 000  |
|      |      | Sum departementets utgifter                                       |             | 73 074 261 000 |

Inntekter:

| Kap.                     | Post | Kroner  | Kroner        |               |
|--------------------------|------|---|---------------|---------------|
| Samferdselsdepartementet |      |   |               |               |
| 4300                     |      | Samferdselsdepartementet  |               |               |
|                          | 01   | Refusjon fra Utenriksdepartementet                                      | 2 700 000     | 2 700 000     |
| 4312                     |      | Avinor AS   |               |               |
|                          | 90   | Avdrag på lån   | 444 400 000   | 444 400 000   |
| 4313                     |      | Luffartstilsynet  |               |               |
|                          | 01   | Gebyrinntekter  | 141 100 000   | 141 100 000   |
| 4320                     |      | Statens vegvesen  |               |               |
|                          | 01   | Salgsinntekter m.m.   | 220 000 000   |               |
|                          | 02   | Diverse gebyrer   | 500 000 000   |               |
|                          | 03   | Refusjoner fra forsikringsselskaper                                     | 111 700 000   | 831 700 000   |
| 4322                     |      | Svinesundsforbindelsen AS   |               |               |
|                          | 90   | Avdrag på lån   | 80 000 000    | 80 000 000    |
| 4330                     |      | Særskilte transporttiltak   |               |               |
|                          | 01   | Gebyrer   | 14 200 000    | 14 200 000    |
| 4331                     |      | Infrastrukturfond   |               |               |
|                          | 85   | Avkastning infrastrukturfond  | 2 053 000 000 | 2 053 000 000 |
| 4352                     |      | Jernbanedirektoratet  |               |               |
|                          | 01   | Innbetalinger til Norsk jernbane-<br>skole og Norsk jernbanemuseum      | 98 600 000    | 98 600 000    |
| 4354                     |      | Statens jernbanetilsyn  |               |               |
|                          | 01   | Gebyrer for tilsyn med tau- og kabel-<br>baner og fornøylesinnretninger | 14 700 000    | 14 700 000    |
| 4360                     |      | Kystverket  |               |               |
|                          | 02   | Andre inntekter   | 12 300 000    | 12 300 000    |

| Kap. | Post   | Kroner      | Kroner        |
|------|--|-------------|---------------|
| 4361 | Samfunnet Jan Mayen                                |             |               |
|      | 07 Refusjoner og andre inntekter                   | 6 100 000   | 6 100 000     |
| 4380 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet                   |             |               |
|      | 01 Diverse gebyrer                                 | 600 000     | 600 000       |
| 5577 | Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet      |             |               |
|      | 74 Sektoravgifter Kystverket                       | 798 000 000 |               |
|      | 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | 243 400 000 | 1 041 400 000 |
|      | Sum Samferdselsdepartementet                       |             | 4 740 800 000 |
|      | Renter og utbytte mv.                              |             |               |
| 5611 | Aksjer i NSB AS                                    |             |               |
|      | 85 Utbytte   | 225 000 000 | 225 000 000   |
| 5619 | Renter av lån til Avinor AS                        |             |               |
|      | 80 Renter  | 30 300 000  | 30 300 000    |
| 5622 | Aksjer i Avinor AS                                 |             |               |
|      | 85 Utbytte   | 512 500 000 | 512 500 000   |
| 5624 | Renter av Svinesundsforbindelsen AS                |             |               |
|      | 80 Renter  | 3 000 000   | 3 000 000     |
|      | Sum Renter og utbytte mv.                          |             | 770 800 000   |
|      | Sum departementets inntekter                       |             | 5 511 600 000 |

## Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

### *Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

#### II

#### Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 salgsmkostninger forbundet med salget
  - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

#### III

#### Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 forurensning 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 2019 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       |
|------|------|---|--------------------|
| 1320 |      | Statens vegvesen                                      |                    |
|      | 63   | Tilskudd til gang- og sykkelveier                     | 40 mill. kroner    |
| 1352 |      | Jernbanedirektoratet                                  |                    |
|      | 74   | Tilskudd til eksterne                                 | 1 340 mill. kroner |
| 1380 |      | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet                      |                    |
|      | 70   | Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, fiberkabler | 20 mill. kroner    |

V

Fullmakter til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

| Kap. | Post         | Betegnelse  | Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser |
|------|--------------|---|---|
| 1320 |              | Statens vegvesen  |   |
|      | 30, 31 og 36 | Investeringer, riksvei                                    | 2 600 mill. kroner                                |
| 1360 |              | Kystverket  |   |
|      | 30           | Nyanlegg og større vedlikehold, fiskerihavner og farleder | 350 mill. kroner                                  |

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| starte opp dette investeringsprosjektet: | innenfor en kostnadsramme på: |
| Rv. 5 Kjøsneshavnen                      | 1 331 mill. kroner            |

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

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

a.

| Kap. | Post | Betegnelse                 | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|------|----------------------------|---|--|
| 1352 |      | Jernbanedirektoratet       |   |  |
|      | 72   | Planlegging nye prosjekter | 3 000 mill. kroner                          | 1 500 mill. kroner                             |
|      | 73   | Investeringer, jernbane    | 3 000 mill. kroner                          | 1 500 mill. kroner                             |

b.

| Kap. | Post         | Betegnelse             | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser |
|------|--------------|------------------------|---|
| 1320 |              | Statens vegvesen       |   |
|      | 30, 31 og 36 | Investeringer, riksvei | 3 000 mill. kroner                          |
| 1360 |              | Kystverket             |   |
|      | 21 og 30     | Investeringer          | 330 mill. kroner                            |

## VII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 | 8 400 mill. kroner                          | 2 700 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 2019 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 700 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 600 mill. kroner.

## IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 21 600 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 400 mill. kroner.

*Andre fullmakter*

## X

## Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## XI

## Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 7 103 mill. kroner

- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 007 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

## XII

## Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet 2019 uten bevilgning.

## XIII

## Overføringer til og fra reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

---

**Vedlegg 1****Fullmakter**

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt bud-

sjetttår. Fullmaktene som gjeld veg, er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen.

## Fullmakter som gjeld vegformål

| Heimel   | Innhald  |
|--|--|
| Prop. 1 S (2016–2017)/Innst. 13 S (2016–2017)                                      | Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (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)<br>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)<br>Omtale i proposisjonen | Statens vegvesen har fått delegert desse fullmakter for <i>varige</i> omdisponeringar mellom riksvegprosjekt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maksimum 30 mill. kr per prosjekt og 10 pst. av den totale løyvinga til riksvegar i budsjettåret</li> <li>– Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for gjeldande fireårsperiode (no seksårsperioden) og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S</li> </ul> <p>For varige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bidraget frå bompengepakka i budsjettåret</li> <li>– Varige omdisponeringar av bompengar til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.</li> </ul> |

| Heimel  | Innhald   |
|---|---|
| <p>St.prp. nr. 76 (2000–2001)/<br/>Innst. S. nr. 327 (2000–2001)<br/>Omtale i proposisjonen</p> | <p>Statens vegvesen har fått delegert desse fullmaktene for <i>mellombelse</i> omdisponeringar av statlege midlar mellom riksvegprosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maksimum 30 mill. kr per år per prosjekt og 30 pst. av heile løyvinga til store prosjekt i budsjettåret.</li> <li>– Oppstart av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden (no seksårsperioden) og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S</li> </ul> <p>For mellombelse omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mellombelse omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maks. 30 pst. av heile bompengedraget frå bompengepakka i budsjettåret</li> </ul> <p>Mellombelse omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.</p>  |
| <p>St.prp. nr. 76 (2000–2001)/<br/>Innst. S. nr. 327 (2000–2001)<br/>Omtale i proposisjonen</p> | <p>Statens vegvesen har fått desse fullmakter for forskoteringar av riksvegar innanfor gjeldande fullmaktsramme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er teke opp til løyving. For prosjekt som ikkje er teke opp til løyving, blir forskoteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskotering blir knytt til det totale nivået på løyvingane til riksvegar. Samla beløp til refusjonar skal ikkje overskride 20 pst. av løyvinga til Store prosjekt på kap. 1320, post 30, i det året forskoteringsavtalen blir underskrive.</li> <li>– Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden (no seksårsperioden) og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S. Prosjekt med ein prosjektkostnad under 30 mill. kr som er foreløpig prioritert i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden (no 12-årsperioden) og som Nasjonal transportplan omfattar. Mindre investeringstiltak med ein prosjektkostnad under 15 mill. kr uavhengig av om dei er prioriterte i handlingsprogrammet for 10-årsperioden (no 12-årsperioden) som Nasjonal transportplan omfattar eller ikkje.</li> </ul> <p>Alle forskoteringar skal vere behandla av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen eller vegkontoret (no regionvegkontoret) eller Vegdirektoratet skal saken leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Ved forsering av bompengeprojekt, der utgiftene til forskotering skal belastast trafikantane og der det blir ein auke i belastningane samanlikna med det som er lagt til grunn i bompengeproposisjonen, skal saken leggjast fram for departementet. Dette skal gjelde for dei tilfelle der bompengesatsane aukar eller perioden for innkrevjing blir forlengd med 3 månader eller meir.</p> <p>Stortinget fastsett i samband med dei årlege budsjetta ei ramme som departementet får fullmakt til å inngå forskoteringsavtalar for. Refusjonar der det er sett vilkår kjem i tillegg til den til ei kvar tid gjeldande ramme for forskoteringsavtalar og skal leggjast fram for Stortinget.</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> |



| Heimel   | Innhald  |
|--|--|
| St.prp. nr. 57 (1990–91)/<br>Innst. S. nr. 151 (1990–91)<br>Jf. vedtak II, nr. 2 | Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleg-<br>halde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det<br>einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på<br>kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, post<br>30 Riksveginvesteringar)                     |
| St.prp. nr. 1 (1990–91)<br>Omtale i proposisjonen                                | Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar.<br>Leigeinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved<br>forvaltning og vedlikehald av eigedomen blir belasta. Det er eit vilkår at<br>ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for<br>kostnadseffektiv anleggsdrift. |
| St.prp. nr. 1 (1988–89)<br>Omtale i proposisjonen                                | I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter<br>frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opp-<br>havlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit<br>vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.                                       |
| St.prp. nr. 1 (1981–82)<br>Omtale i proposisjonen                                | Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet<br>har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens veg-<br>vesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom (50 mill. kr).  |

#### Fullmakt som gjeld jernbaneformål

| Heimel   | Innhald   |
|--|---|
| Meld. St. 26 (2012–2013)/<br>Innst. 450 (2012–2013)<br>Omtale i meldinga | Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av jern-<br>baneprosjekt i Prop. 1 S frå 50 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er<br>omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram for-<br>slag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte sta-<br>ten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. Grensa for omtale<br>av prosjekt er vidareført når Bane NOR SF no har ansvaret for jernbane-<br>prosjekta. |



## Bestilling av publikasjoner

### Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: [www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)

E-post: [publikasjonsbestilling@dss.dep.no](mailto:publikasjonsbestilling@dss.dep.no)

Telefon: 22 24 00 00

### Privat sektor:

Internett: [www.fagbokforlaget.no/offpub](http://www.fagbokforlaget.no/offpub)

E-post: [offpub@fagbokforlaget.no](mailto:offpub@fagbokforlaget.no)

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: 07 Media – 10/2018

