



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2016

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5577, 5611, 5618, 5619, 5622, 5623 og 5624

Innhold

Del I	Innleiing og oversikt	9	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	46	
1	Mål og hovudprioriteringar	11	Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	46	
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken	11	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	46	
1.2	Hovudprioriteringane i budsjettet for 2016	12	Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	47	
2	Diverse omtaler	17	<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	48	
2.1	Tiltakspakke	17	Kap. 1320 Statens vegvesen	55	
2.2	Auke av den låge meirverdiavgiftssatsen	17	Kap. 1321 Utbyggingselskap for veg	76	
2.3	Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreforma	17	Kap. 4320 Statens vegvesen	78	
2.4	Fullmakt til å pådra forpliktingar for investeringar ut over budsjettåret	17	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	78	
2.5	Samordningseining for statlege innkjøp	18	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	79	
2.6	Nøytral meirverdiavgift i ordinære statlege forvaltningsorgan	18	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	124	
3	Oversikt over budsjettforslaget mv.	19	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	125	
3.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel	19	Kap. 1331 Infrastrukturfond	130	
3.2	Bruk av stikkordet «kan overførast»	22	Kap. 4331 Infrastrukturfond	131	
3.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2015	23	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	132	
4	Oppmodingsvedtak	24	Kap. 1350 Jernbaneverket	143	
Del II	Nærmere om budsjettforslaget	27	Kap. 4350 Jernbaneverket	167	
5	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	29	Kap. 1351 Persontransport med tog	168	
Programområde 21 Innenlands transport	29	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	170	Kap. 1351 Persontransport med tog	168
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	29	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	171	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	170
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	30	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	172	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	171
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	33	Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	172	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	172
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	33	<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i>	175	Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	172
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	38	Kap. 1360 Kystverket	181	<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i>	175
Kap. 1310 Flytransport	44	Kap. 4360 Kystverket	186	Kap. 1360 Kystverket	181
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ...	44	Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	186	Kap. 4360 Kystverket	186
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	45	Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	187	Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	186
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	45	Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran C	188	Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	187
		Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	189	Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran C	188
		<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	189	Programområde 22 Post og telekommunikasjoner	189
		Kap. 1370 Posttjenester	194	<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	189
		Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	195	Kap. 1370 Posttjenester	194
		Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	196	Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	195
		Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	197	Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	196
		<i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i>	199	Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	197
				<i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i>	199

Del III	Omtale av viktige oppfølgingsområde	203	7.3	Nordområda	224
6	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023	205	7.4	Forenklingsarbeid, modernisering og bedre gjennomføringskraft	225
6.1	Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017	205	7.4.1	Reform av transportsektoren	225
6.2	Oppfølging av hovudmåla	206	7.4.2	Program for effektivisering av Statens vegvesen og Jernbaneverket	227
6.2.1	Framkome	207	7.4.3	Andre effektiviseringstiltak	228
6.2.2	Transporttryggleik	210	7.5	Konkurransetilhøve og marknad ..	228
6.2.3	Miljø	213	7.6	Oppmodingsvedtak	231
6.2.4	Universell utforming	217	7.6.1	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2014–2015	231
7	Omtale av særlege tema	219	7.6.2	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2013–2014	238
7.1	Samfunnstryggleik	219	7.7	Likestilling i transportsektoren	239
7.2	Kollektivtransport	221	7.8	Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar	247
7.2.1	Utviklinga i kollektivtransporten ..	221			
7.2.2	Løyvingar til kollektivtransporten	221			
7.2.3	Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport	222			

Tabelloversikt

Tabell 4.1	Oppmodingsvedtak i stortingssesjonen 2014–2015 ..	24	Tabell 5.12	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika – investeringsprogram	88
Tabell 4.2	Oppmodingsvedtak i stortingssesjonen 2013–2014	26	Tabell 5.13	Post 36 E16 over Filefjell – investeringsprogram	88
Tabell 5.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017	57	Tabell 5.14	Post 37 E6 vest for Alta – investeringsprogram	88
Tabell 5.2	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2016, post 30	63	Tabell 5.15	Utvikling i indikatorene som inngår i mål- og resultatstyrings-systemet for Oslopakke 3 for 2013 og 2014.	91
Tabell 5.3	Prosjekter med kostnadsramme over 500 mill. kr med anleggsstart i 2016	64	Tabell 5.16	Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2016–2019	92
Tabell 5.4	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger	69	Tabell 5.17	Forslag til budsjett 2016 for Oslopakke 3	94
Tabell 5.5	Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2016	71	Tabell 5.18	Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2014	96
Tabell 5.6	Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2	72	Tabell 5.19	Forslag til fordeling av midler i Nord-Jærenpakken i 2016	97
Tabell 5.7	Fylkesfordeling av rentekompensasjon	74	Tabell 5.20	Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2014	98
Tabell 5.8	Endringer i infrastrukturstandard med budsjettforslaget for 2016 ..	75	Tabell 5.21	Forslag til fordeling av midler i Bergensprogrammet i 2016	99
Tabell 5.9	Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen	81	Tabell 5.22	Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2014	102
Tabell 5.10	Post 30 Riksveginvesteringer – investeringsprogram	86	Tabell 5.23	Forslag til fordeling av midler i Miljøpakke Trondheim i 2016 ..	103
Tabell 5.11	Post 31 Skredsikring riksveger – investeringsprogram	87	Tabell 5.24	Jernbaneverket – mål og resultater 2014	136

Tabell 5.25	Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2014	137	Tabell 7.5	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen	241
Tabell 5.26	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017	144	Tabell 7.6	Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	242
Tabell 5.27	Pågående store jernbane-prosjekter	145	Tabell 7.7	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneverket	243
Tabell 5.28	Jernbaneverket – mål 2016	146	Tabell 7.8	Tilsette i Kystverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	243
Tabell 5.29	Jernbaneinvesteringer	153	Tabell 7.9	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Kystverket ...	244
Tabell 5.30	Brukeravgifter for Gardermobanen i 2016	168	Tabell 7.10	Tilsette i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	244
Tabell 5.31	Tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger	178	Tabell 7.11	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit	244
Tabell 5.32	Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral	178	Tabell 7.12	Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	245
Tabell 5.33	Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen	178	Tabell 7.13	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet	245
Tabell 5.34	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017	182	Tabell 7.14	Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	246
Tabell 5.35	Dekningsgrad etter type nett pr. september 2015	191	Tabell 7.15	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn	246
Tabell 5.36	Beregning av behov for statlig kjøp	195	Tabell 7.16	Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	247
Tabell 5.37	Fylkeskommunenenes utgifter i 2014 innen samferdselsformål	201	Tabell 7.17	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport ..	247
Tabell 5.38	Sentrale data på fylkesvegnettet	202			
Tabell 6.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017	206			
Tabell 6.2	Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor i minutt	208			
Tabell 7.1	Løyvingar til kollektivtransport ..	222			
Tabell 7.2	Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	240			
Tabell 7.3	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet	240			
Tabell 7.4	Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	241			

Figuroversikt

Figur 5.1	Passasjerutvikling ved norske lufthavner	40	Figur 5.6	Utvikling i punktligheten for person- og godstog	139
Figur 5.2	Utvikling i antall flybevegelser ved norske lufthavner	41	Figur 6.1	Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2014 og «målkurve» for 2014–2023	211
Figur 5.3	Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970	52	Figur 7.1	Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)	221
Figur 5.4	Persontrafikk med tog	137			
Figur 5.5	Godstrafikk med tog	138			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2016

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5577, 5611, 5618, 5619, 5622, 5623 og 5624

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 18. september 2015,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Samferdselspolitikken til regjeringa er forankra i Sundvolden-erklæringa og samarbeidsavtalen med Kristeleg Folkeparti og Venstre. Regjeringa byggjer sin politikk på at verdiar må skapast før dei kan delast. Innfasing av oljepengar vil bli styrt mot dei områda som Stortinget var mest oppteken av ved innføringa av handlingsregelen i 2001, m.a. investeringar i kunnskap, infrastruktur og vekstfremmande skattelette.

Regjeringa legg fram eit budsjett for arbeid, aktivitet og omstilling. Ei sterk samferdselssatsing bidreg til arbeid og aktivitet på kort sikt, og til den langsiktige omstillinga ved å auke vekstevna i økonomien.

Forbetring og fornying av transportinfrastrukturen har ein sentral plass i regjeringa sitt arbeid for auka verdiskaping, m.a. for å minske transportkostnadene, styrkje konkurranseevna for næringslivet og leggje til rette for ein velfungerande arbeidsmarknad over heile landet. Det må byggjast ut eit moderne transportnett i Noreg med riks- og fylkesvegar, jernbane og anna kollektivtransport, og infrastruktur for luft- og sjøtransport som tek omsyn til framkome, miljø, transporttryggleik og tilgjenge.

Regjeringa vil byggje landet er eitt av åtte satsingsområde i den politiske plattformen til regjeringa. Effektive kommunikasjonar er viktig for Noregs konkurranseevne. Satsingsområdet er først og fremst avhengig av gode samferdselssamband. Fleire av dei andre utpeika satsingsområda vil vere avhengige av eller ha stor nytte av satsinga på samferdselsinfrastruktur, både transportinfrastruktur og breiband/IKT-løysingar. Dette kan betre konkurransekrafta for norske arbeidsplassar og gi ein enklare kvardag for folk flest. Regjeringa har derfor store ambisjonar for samferdselssektoren.

I regjeringsplattformen varsler regjeringa at det skulle etablerast eit infrastrukturfond på 100 mrd. kr som blir bygd opp over inntil fem år. I 2016 vil fondet ha ein innskotskapital på 100 mrd. kr. Fondet er dermed bygd opp raskare enn regjeringsplattformen la opp til.

Betre forvaltning av vår felles infrastruktur er prioritert gjennom auka løyvingar til drift og vedlikehald. Nivået på midlar til vedlikehald blir auka ytterlegare frå 2015 til 2016. Det er sett av betydelege midlar til fornying som gjer at vedlikehaldsetterslepet også i 2016 blir redusert monaleg. Løyvingane til vedlikehald og fornying blir òg auka som ein del av regjeringas tiltakspakke for auka sysselsetting.

Regjeringa aukar satsinga på utbygging av veg og kollektivtransport meir enn det som er ei jamn opptrapping av dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023. Ein betydeleg vekst i samla investeringar på veg, jernbane og i sjøtransport i dei første åra av Nasjonal transportplan 2014–2023 gjer at regjeringa legg opp til å overoppfylle rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023 i første del av planperioden.

I tillegg til auka løyvingar gjennomfører regjeringa ei omfattande reform av transportsektoren. Nye organisatoriske løysingar må takast i bruk i sektoren for å få fart på utbygginga, få meir effekt ut av ressursane, og for å betre den samfunnsøkonomiske lønnsmda i sektoren. I reformarbeidet er det lagt opp til heilskaplege løysingar for transportsektoren. Regjeringa la i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* fram forslag til ei heilskapleg reform av jernbanesektoren, jf. også Innst. 386 S (2014–2015). Dette er ei omfattande og krevjande reform.

For å sikre at gevinstane ved dei ulike reformene kan komme til nytte så raskt som mogleg, vil regjeringa utarbeide og foreslå konkrete løysingar etter som dei blir klare. Etableringa av eit utbyggingsselskap for utvalde vegprosjekt er eit første steg. Utbyggingsselskapet er m.a. gjort greie for i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformar i vegsektoren*. Gjennom meir heilskapleg, samanhengande og rasjonell utbygging og meir langsiktig og føreseieleg finansiering, legg regjeringa opp til at utbyggingsselskapet raskare byggjer ut hovudvegnettet. 2016 er det første året for ordinær drift av selskapet.

Innkrevjinga av bompengar kan og bør bli meir kostnadseffektiv. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformar i vegsektoren*, er det ein

omtale av regjeringa sitt arbeid med dei ulike elementa i bompengereforma. Talet på bompengeselskap vil bli redusert frå om lag 60 til fem regionale selskap. Regjeringa foreslår ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Formålet med ordninga er å redusere bompengebelastinga for trafikantane og leggje til rette for ein meir effektiv organisering av sektoren.

Folketalet i byområda aukar og er venta å vokse kraftig i åra som kjem. Dette får konsekvensar for samferdselspolitikken. Regjeringa vil gjennomføre ei kraftig satsing på bygging av infrastruktur i og rundt dei største byane. Vidare vil regjeringa leggje betre til rette for at fleire kan reise kollektivt, sykle eller gå. Det blir gjennomført forhandlingar med fleire byar om bymiljøavtalar, og belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda blir vidareført på eit høgt nivå.

Den nye postlova som trer i kraft frå 1. januar 2016, legg til rette for at brukarar over heile landet skal få tilgang til gode og framtidretta posttenester og eit likeverdig tilbod av leveringspliktige tenester til overkommeleg pris, gjennom effektiv bruk av ressursane i samfunnet. Einerett på formidling av brevpost under 50 gram som Posten Norge AS har, fell bort frå 1. januar 2016.

Løysingar i ekomsektoren vil påverke korleis helsevesen, utdanning og arbeidsdag blir organisert i framtida. Noreg har allereie god dekning for låghastigheitsbreiband, og er langt framme i bruk av elektronisk kommunikasjon. Høghastigheitsbreiband, både mobilt og fast, vil kunne utgjere ein stor forskjell når det gjeld korleis elektronisk kommunikasjon kan takast i bruk og utnyttast. Regjeringa vil i 2016 leggje fram ein nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon.

Samfunnet 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. I tillegg har regjeringa sett krav til forsvarleg tryggleik i ekomtenestene og løyvd midlar til forsterka ekom i utsette kommunar.

For regjeringa er det viktig at samferdselssektoren ikkje blir redusert til berre å handle om nivået på løyvingane. Samferdselssektoren har potensial for betre organisering og effektivisering. Meir heilskapleg utbygging, evne til å sjå dei ulike transportområda i samheng og ei stabil og meir føreseieleg finansiering av infrastruktur er viktige problemstillingar som regjeringa er i gang med.

1.2 Hovudprioriteringane i budsjettet for 2016

Utgifter fordelt på kapittel

		(i 1 000 kr)			
Prg. kat.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
21.10	Administrasjon m.m	450 519	551 417	578 500	4,9
21.20	Luffartsformål	960 275	1 001 973	1 052 900	5,1
21.30	Vegformål	25 004 443	26 582 423	31 501 400	18,5
21.40	Særskilte transporttiltak	21 832 791	42 127 888	32 368 700	-23,2
21.50	Jernbaneformål	18 862 104	21 470 503	21 264 400	-1,0
21.60	Kystforvaltning	2 737 618	2 754 917	2 677 200	-2,8
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>69 847 750</i>	<i>94 489 121</i>	<i>89 443 100</i>	<i>-5,3</i>
22.10	Post og telekommunikasjoner	646 546	776 772	712 100	-8,3
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>646 546</i>	<i>776 772</i>	<i>712 100</i>	<i>-8,3</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>70 494 296</i>	<i>95 265 893</i>	<i>90 155 200</i>	<i>-5,4</i>
	<i>Sum utgifter ekskl. innskudd infrastrukturfondet</i>	<i>50 494 296</i>	<i>55 265 893</i>	<i>60 155 200</i>	<i>8,8</i>

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 totalt etter tre år av perioden 2014–2017
- Oppstartsløyvingar til utbyggingsselskapet for veg
- Ny ordning med rentekompensasjon for bompengelån
- Kapitalinnskot i infrastrukturfondet på 30 mrd. kr.

Regjeringa foreslår å løyve 60,2 mrd. kr til Samferdselsdepartementet, ekskl. lånetransaksjoner, ein auke på 4,9 mrd. kr eller 8,8 pst. frå saldert budsjett 2015. 1,1 mrd. kr gjeld eingongstiltak innan vedlikehald og fornying av transportinfrastrukturen som er ein del av tiltakspakka for auka sysselsetting. Riksveginvesteringar er prioritert i budsjettforslaget, både til Statens vegvesen og Nye Veier AS (utbyggingsselskapet for veg).

Nasjonal transportplan 2014–2023 blir følgd opp. Med budsjettforslaget aukar løyvingane til dette formålet med 3,8 mrd. kr målt i 2016-kr samanlikna med 2015, noko som tilsvarende 76,7 pst. etter tre år av planperioden. Med vidareføring av desse budsjetttrammene utanom eingongsutgiftene i tiltakspakka i 2017 vil dette innebære at dei økonomiske rammene blir overoppfylt.

Dette er ein høgare grad av oppfølging enn status på same tidspunkt i Nasjonal transportplan 2010–2019, sjølv om dei årlege økonomiske planrammene for Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket for perioden 2014–2017 ligg om lag 13 mrd. kr over planramma for 2010–2013.

Dei økonomiske rammene for Jernbaneverket, fylkesvegar og belønningsordninga ligg an til å bli overoppfylt. Budsjettforslaget for Statens vegvesen ligg 1,3 mrd. kr over årleg gjennomsnittleg planramme for perioden 2014–2017. Dei økonomiske rammene for drift og vedlikehald under Statens vegvesen og Jernbaneverket ligg høvesvis 1,3 mrd. kr og 1,1 mrd. kr over 75 pst. av planramma for fireårsperioden. I tillegg vil løyvingane til Nye Veier AS bidra til oppfølginga av transportplanen.

Behovet for vedlikehald og fornying er omfattande i alle transportsektorane. Med tiltakspakka for auka sysselsetting er det derfor naturleg med ekstraordinær innsats på dette området. På Statens vegvesens ansvarsområde vil sysselsettingsmidlane på 540 mill. kr m.a. gå til auka dekkelegging, anna vedlikehald og fornying m.a. av tunnelar. På Jernbaneverkets budsjett er det sett av 480 mill. kr frå tiltakspakka til vedlikehald og fornying. Av dette vil 150 mill. kr gå til fornyingstiltak

på Bergens-/Vossabanen og 110 mill. kr til Sørlands-/Jærbanen. Til Kystverket er det foreslått 88 mill. kr m.a. til vedlikehald av fyrstasjonar og utbetringar av stormskader på fiskerihamner på Vestlandet og i Nord-Noreg. Med budsjettforslaget vil vedlikehaldsetterslepet under Statens vegvesen og Jernbaneverket gå ned med høvesvis 2,1 mrd. kr og 550 mill. kr. Regjeringa har snudd den mangeårige utviklinga med auka vedlikehaldsetterslep.

Regjeringa arbeider for fullt med transportreforma. Det er foreslått å løyve 24,3 mill. kr til dette arbeidet i departementet i 2016. Etableringa av Nye Veier AS frå 1. januar 2016 er det første organisatoriske steget i reforma. Det er foreslått 1,3 mrd. kr i løyvingar til selskapet. Regjeringa foreslår 400 mill. kr til ei ny rentekompensasjonsordning for bompengelån. Arbeidet med å etablere tre nye OPS-prosjekt i vegsektoren held fram. For å leggje til rette for effektiv bompengeneinnkreving, gode finansieringsvilkår for bompengeselskapa og å redusere administrasjonskostnadene går regjeringa inn for å minske talet på bompengeselskap frå om lag 60 til fem. I jernbanesektoren arbeider regjeringa m.a. vidare med å få etablert eit jernbaneføretak og eit jernbanedirektorat, og konkurranseutsetje nye persontogpakker. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag. I Kystverket er m.a. losverksemda skilt ut administrativt, og tilbringartenesta blir konkurranseutsett. Losberedskapsavgifta er foreslått redusert med 86 mill. kr for å styrkje nærskipsfarten.

Regjeringa foreslår å løyve 30 mrd. kr til infrastrukturfondet, slik at dette blir på i alt 100 mrd. kr. Avkastninga frå fondet sikrar ein stabil og føreseieleg tilførsel av midlar til transportsektoren.

Riksveginvesteringar er eit satsingsområde i samferdselsbudsjettet for 2016. Budsjettforslaget til riksveginvesteringar er på 18,1 mrd. kr, ein auke på 4 mrd. kr eller 28,8 pst. frå saldert budsjett 2015.

Aktivitetsnivået på jernbaneinvesteringar har vore svært høgt hittil i planperioden. Utgifter til rasjonell framdrift på dei pågåande prosjekta blir lågare i 2016. Det er foreslått å løyve 9,7 mrd. kr til investeringar i ny jernbaneinfrastruktur, som er ein reduksjon på 1,6 mrd. kr frå saldert budsjett 2015.

Budsjettforslaget legg opp til forbetringar på heile vegnettet. Det blir foreslått å vidareføre ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylka med ei ny låneramme til investeringar på 3 mrd. kr. Til skredsikring av fylkesvegar er det

budsjettert med 596 mill. kr. For å kunne implementere tunneltryggleiksforskrifta blei det i 2015 lagt inn kompensasjon til dei fylka det gjeld. Kompensasjonen er vidareført i 2016. Det er budsjettert med 1,5 mrd. kr til fylkesveggar for dei midlane som inngår i Nasjonal transportplan, ein realauke på 200 mill. kr frå saldert budsjett 2015. Midlane blir løyvde over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 578,5 mill. kr. Løyvinga på kap. 1300 utgjer til saman 417,5 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål, samferdselsberedskap og Redningssselskapet, løyving til eit oljevern- og miljøsester i Lofoten/Vesterålen og midlar til utgreiningar, lønn og andre driftsutgifter i samband med arbeidet med transportreforma.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiningar, der det samla er foreslått å løyve 161 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er nærmare 1,1 mrd. kr.

Det er budsjettert med 766,4 mill. kr til kjøp av flytransport. Frå 1. januar 2016 blir det innført ei ny tilskotsordning til ikkje-statlege flyplassar. Lufthamnene Ørland, Stord og Notodden er omfatta av ordninga. Til den nye ordninga er det foreslått å løyve 28,5 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 194,5 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 63,5 mill. kr.

Det er budsjettert med eit utbytte frå Avinor AS på 500 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 31,5 mrd. kr. Forslaget er ein auke på 4,9 mrd. kr eller 18,5 pst. frå saldert budsjett 2015.

Det er foreslått nærmare 11,1 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksveggar og trafikant- og køyre-tøytilsyn, som er ein auke på 578,5 mill. kr eller 5,5 pst. frå saldert budsjett 2015.

Til investeringar på riksvegane på Statens vegvesens budsjett er det foreslått å løyve til saman

16,5 mrd. kr. På post 30 Riksveginvesteringar er det foreslått å løyve 14,9 mrd. kr. Dette er ein auke på 3 mrd. kr eller 25,4 pst. frå saldert budsjett 2015. I tillegg kjem investeringsmidlar til skredsikring, og til prosjekta E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og vegutbygging i Bjørvika, som er førte på eigne postar, og løyving til utbyggingsselskapet for veg.

Det er i 2016 lagt opp til anleggsstart med statlege midlar av desse prosjekta:

- E16 Øye – Eidsbru i Oppland
- Rv 36 Skyggestien – Skjelbredstrand i Telemark
- E6 Tana bru i Finnmark
- E18 Varoddbrua i Vest-Agder
- E39 Bjørset – Skei i Sogn og Fjordane
- E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Sør-Trøndelag
- Rv 70 Meisingset – Tingvoll i Møre og Romsdal

Det er òg lagt til grunn statlege midlar og bompengar til førebuaende arbeid og anleggsstart i 2016 på desse prosjekta, med atterhald om Stortingets behandling og godkjenning av opplegget for bompengefinansiering:

- Rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud, jf. Prop. 146 S (2014–2015)
- E16 Bagn – Bjørge i Oppland, jf. Prop. 140 S (2014–2015)
- E6 Helgeland sør i Nordland, jf. Prop. 148 S (2014–2015).

Vidare er det lagt til grunn bompengar til anleggsstart på prosjektet rv 36 Slåttekås – Årnes i Telemark, jf. Stortingets behandling av Prop. 108 S (2014–2015) og Innst. 312 S (2014–2015).

Det er sett av statlege midlar til førebuaende arbeid i 2016 på dei to OPS-prosjekta:

- Rv 3/25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet i Hedmark
- Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland.

Desse prosjekta med kostnad over 100 mill. kr er venta opna for trafikk i 2016:

- E18 Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus
- E39 Drægebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 9 Sandnes – Harstadberget i Aust-Agder
- E134 Førrestjørn i Rogaland
- E6 Kryss Flyplassvegen i Akershus
- E6 Frya – Sjøa i Oppland
- E6 Halselv – Møllnes i Finnmark

Til fornyingstiltak blir det foreslått 1,8 mrd. kr.

Det er eit stort behov for å oppgradere tunnelar. Den samla innsatsen til tunnelar er nærmare

2,5 mrd. kr, som er ein auke på om lag 1,1 mrd. kr eller om lag 80 pst. frå saldert budsjett 2015. Med forslaget til løyving til fornying vil etterslepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med 2,1 mrd. kr i 2016.

Skredsikring er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve 662,7 mill. kr til skredssikring på riksvegar og 596 mill. kr på fylkesvegar.

Det er foreslått 600 mill. kr i statlege midlar til tiltak for gåande og syklande, som er ein auke på 55 pst. frå 2015. Vidare er det foreslått 300 mill. kr til bymiljøavtalar. Til trafikktryggleikstiltak er det foreslått 808 mill. kr.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 983,6 mill. kr.

Det blir foreslått å løyve 1 mrd. kr i tilskot til utbyggingsselskapet for veg, Nye Veier AS.

Statens vegvesen førebur tre utbyggingsprosjekt i 2015 som selskapet tek over ansvaret for. Dei tre prosjekta er:

- E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark
- E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder
- E6 Kolomoen – Brumunddal i Hedmark

Det er foreslått å løyve 300 mill. kr i driftskreditt til Nye Veier AS.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på nærmare 2,4 mrd. kr til særskilde transporttiltak.

Regjeringa foreslår vidare 30 mrd. kr i kapitalinnskot til infrastrukturfondet. Saman med innskot frå tidlegare år vil fondet vere 100 mrd. kr i 2016.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er det foreslått å løyve 1,1 mrd. kr.

Det er foreslått å løyve 32,2 mill. kr til særskilt tilskot til kollektivtransport, som omfattar ordninga forvaltning av system for nasjonal reiseplassleggar og elektronisk billettering.

Det er foreslått 100 mill. kr i statleg tilskot til vidare planlegging av Fornebubanen.

For å vidareføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA for sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det foreslått å løyve 731,5 mill. kr. Avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner på strekninga.

Det er foreslått å løyve 400 mill. kr til den nye ordninga med rentekompensasjon for bompengelån.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve nærmare 21,3 mrd. kr til jernbaneformål. Samla budsjettforslag for Jernbaneverket er om lag 18 mrd. kr.

For 2016 foreslår regjeringa å løyve 8,3 mrd. kr til drift og vedlikehald, inkl. Gardermobanen, som er ein auke på 1,4 mrd. kr frå saldert budsjett 2015. Auken går i hovudsak til nødvendig vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Løyvinga inneber at etterslepet på vedlikehaldet av jernbanenettet blir redusert med om lag 550 mill. kr i 2016.

Det er foreslått å løyve 9,7 mrd. kr til investeringar i ny jernbaneinfrastruktur, inkl. Follobanen, som er ein reduksjon på 1,6 mrd. kr frå saldert budsjett 2015. Reduksjonen har samanheng med eit redusert behov for løyvingar til rasjonell gjennomføring av dei store pågåande jernbane-prosjekta. For å få rasjonell gjennomføring av Follobanen er det foreslått å løyve 4,1 mrd. kr, som er ein auke på 31,2 pst. frå saldert budsjett 2015.

I 2016 blir utbygginga av desse store prosjekta vidareført:

- dobbeltspor Langset – Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen – E6)
- dobbeltspor på Vestfoldbanen (strekningane Barkåker – Tønsberg, Holm – Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn)
- moderniseringa av Trønder- og Meråkerbanen (Hell-Værnes) og Vossebanen (Ulriken tunnel)
- nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen)

Det blir sett av 1,1 mrd. kr til vidare planlegging av nye investeringar i jernbaneinfrastrukturen, m.a. InterCity-strekningar, inkludert Ringeriksbanen, Alnabru godsterminal, elektrifisering av Trønderbanen, og programområda tiltak for å auke kapasiteten i jernbanenettet og tiltak på stasjonar og knutepunkt.

Det er foreslått å løyve 3,2 mrd. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2016.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 78,6 mill. kr. I løyvinga inngår tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar. Det er rekna med inntekter frå gebyr for dette tilsynet med 13,7 mill. kr.

Det er budsjettert med eit utbytte på 425 mill. kr frå NSB AS, og 8,3 mill. kr frå Baneservice AS.

Kystforvaltning

Til kystforvaltning er det foreslått å løyve om lag 2,7 mrd. kr.

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

Til spesielle driftsutgifter er det foreslått å løyve 62 mill. kr i 2016. Av dette er 50 mill. kr foreslått til vidare arbeid med miljøtiltak for U-864.

Det er foreslått 553,2 mill. kr til nyanlegg og større vedlikehald, som i hovudsak omfattar fiskerihamner og farleier, men også navigasjonsinfrastruktur. Midlane er fordelt med 341,4 mill. kr til farleier og 134,6 mill. kr til fiskerihamner. I tillegg blir det sett av 62,4 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, og 15 mill. kr til planlegging av ny hamneinfrastruktur i Longyearbyen.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 197,3 mill. kr.

Ordninga med tilskot til fiskerihamneanlegg er foreslått avvikla. Det er foreslått 20,5 mill. kr for å dekkje inngåtte tilsegner. Det er vidare foreslått 10,3 mill. kr i tilskot til hamnesamarbeid, der formålet er å stimulere hamnene til betre utnytting av infrastrukturen.

Til Samfunnet Jan Mayen og Loran-C er det foreslått å løyve 61,8 mill. kr. Det er sett av 12 mill. kr til å utbetre infrastruktur på Jan Mayen.

Som ei tiltak for å styrkje sjøtransporten foreslår regjeringa å redusere losavgiftene med 86 mill. kr i 2016.

Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 712,1 mill. kr. Det er foreslått å løyve 403 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er det foreslått å løyve 309,1 mill. kr.

For å gjere ekomnetta meir robuste og styrke beredskapsevna er det foreslått å løyve 78 mill. kr til teletryggleik og -beredskap. Ekomentilbydarane byggjer ut infrastrukturen på kommersielt grunnlag. Ordninga med tilskot til breibandsutbygging er foreslått vidareført for å auke kapasiteten og betre dekninga i område der marknaden ikkje fungerer tilfredsstillande. Det blir foreslått å løyve 51,5 mill. kr i tilskot til breibandsutbygging.

Det er budsjettert med eit utbytte frå Posten Norge AS på 220 mill. kr.

2 Diverse omtaler

2.1 Tiltakspakke

I statsbudsjettet for 2016 vil regjeringa prioritere tiltak som fremmer arbeid, aktivitet og omstilling. Det er ei særleg utfordring at mange no mister jobben i dei næringar og fylke som sterkest blir råka av den låge oljeprisen. Som ein del av budsjettet legg regjeringa fram ei særskild tiltakspakke for auka sysselsetting på i alt 4 mrd. kr. Desse tiltaka vil vere mellombelse og er innretta slik at dei lett skal kunne reverserast. Ut over denne særskilde pakka fremmer òg budsjettet for 2016 aktivitet og omstilling. Tiltaka skal fremme auka sysselsetting på kort sikt, samtidig som dei legg til rette for ei langsiktig omstilling av norsk økonomi. For Samferdselsdepartementet utgjør den særskilde tiltakspakka i alt 1 108 mill. kr og omfattar desse tiltaka innafor kystforvaltning, jernbane og veg:

- Vedlikehalde fyrstasjonar og fjerne eigarlaus blåskjelanlegg – 50 mill. kr
- Utbetre stormskader på fiskerihammer i Vestlandet og Nord-Noreg – 38 mill. kr
- Fornyingstiltak på Vossabanen – 150 mill. kr
- Fornyingstiltak på Jærbanen – 110 mill. kr
- Vedlikehald/fornying av jernbanen – 220 mill. kr
- Vedlikehald av riksvegnettet, reasfaltering og anna vedlikehald – 340 mill. kr
- Fornyingstiltak på veg – 200 mill. kr.

2.2 Auke av den låge meirverdiavgiftssatsen

Frå 1. mars 2004 blei det innført meirverdiavgift på m.a. persontransport med ein låg sats. Satsen har frå 2006 vore 8 pst. Regjeringa foreslår å auke den låge meirverdiavgiftssatsen til 10 pst. frå 1. januar 2016, jf. omtale og forslag til vedtak i Finansdepartementets Prop. 1 LS (2015–2016) *Skatter, avgifter og toll 2016*.

Forslaget vil innebere at avgiftspliktige med låg sats skal berekne 10 pst. meirverdiavgift ved omsetning, samtidig som det blir gitt frådrag for meirverdiavgift på kjøp til bruk i verksemda (som

regel 25 pst.). Ordninga med låg sats er gunstig for dei fleste som er omfatta. Å auke meirverdiavgiftssatsen for m.a. persontransport er ein del av tilrådingane frå Skatteutvalet.

I forslaget frå regjeringa er det lagt til grunn at auken kan kompensierast i samsvar med inngåtte offentlege avtalar om kjøp av persontransporttenester t.d. med tog, flyruter og ferjetenester. På Samferdselsdepartementets budsjett er det sett av 67 mill. kr til kompensasjon for auka meirverdiavgiftssats.

2.3 Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreforma

Regjeringa vil byggje sin politikk på ein effektiv bruk av ressursane til fellesskapen. Som i næringslivet er det òg i offentlig forvaltning eit potensial for å bli meir effektiv. Regjeringa har derfor innført ei avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform, og legg til grunn at alle statlege verksemdar gjennomfører tiltak for å bli meir effektive. Reforma vil gi insentiv til meir effektiv statleg drift og skaper handlingsrom for prioriteringar i statsbudsjettet. Når reforma er eit årleg krav, gir det verksemdene eit godt høve til å planleggje og gjennomføre tiltak for å effektivisere drifta. Delar av gevinsten frå mindre byråkrati og meir effektiv bruk av pengane blir overført til fellesskapet i dei årlege budsjetta. Den årlege overføringa er sett til 0,5 pst. av alle driftsutgifter som blir løyvd over statsbudsjettet.

For Samferdselsdepartementet og underliggende etatar utgjør avbyråkratiserings- og effektiviseringsreforma ein gevinst på 100,4 mill. kr på utgiftssida.

2.4 Fullmakt til å pådra forplikningar for investeringar ut over budsjettåret

For investeringsprosjekt for veg, jernbane og kyst gir Stortinget i romartalsvedtak i Prop. 1 S (2014–2015) Samferdselsdepartementet fullmakt til å

gjennomføre dei investeringsprosjekta som er omtalte i merknadene til kap. 1320, 1350 og 1360 innanfor dei kostnadsrammer som der er oppgitt. Viss kostnadsramma for eit prosjekt aukar ut over prisstigninga vil dette berre gå fram av omtalen av prosjektet i del II i Prop. 1 S.

Dette opplegget viser ikkje tydeleg nok kva for prosjekt som Stortinget gir fullmakt til å gjennomføre og kostnadsramma for det einskilde prosjektet. Frå budsjettåret 2016 legg departementet opp til å endre vedtaka som gjeld fullmakt til å pådra staten forpliktingar for investeringar over 500 mill. kr ut over budsjettåret. Det går no fram av forslag til romartalsvedtak kva for prosjekt over 500 mill. kr som departementet ber om fullmakt til å starte opp og kostnadsramma for prosjektet. Vidare går det fram i forslag til romartalsvedtak kva for prosjekt der kostnadsramma er endra ut over prisstigninga.

I 2016 er det lagt opp til å starte opp fire nye vegprosjekt med ei kostnadsramme på over 500 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. For jernbane og kyst blir det i 2016 ikkje foreslått å starte nye investeringsprosjekt med ei kostnadsramme over 500 mill. kr.

2.5 Samordningseining for statlege innkjøp

Kommunal- og moderniseringsdepartementet foreslår i sin Prop. 1 S (2015–2016) å opprette ei

eining som skal inngå og forvalte sentrale rammeavtalar på vegne av statlege forvaltningsorgan. Dette skal gi meir effektive innkjøp i staten. Ordninga vil bli finansiert innanfor eksisterande rammer gjennom å overføre rammer frå departementa. Samferdselsdepartementets del utgjer 1 954 000 kr.

2.6 Nøytral meirverdiavgift i ordinære statlege forvaltningsorgan

Frå 2015 er det innført nøytral meirverdiavgift for ordinære forvaltningsorgan. Denne ordninga inneber at som hovudregel skal ikkje betalt meirverdiavgift først som ei utgift på budsjettkapitla til verksemdene, men i staden skal utgifta først sentralt på kap. 1633 Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Samferdselsdepartementet, Kystverket, Luftfartstilsynet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Statens havarikommisjon for transport og Statens jernbanetilsyn er omfatta av ordninga. For desse verksemdene er postane 01–45 budsjetterte utan meirverdiavgift i 2016.

3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

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

Utgifter fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	256 494	394 206	417 500	5,9
1301	Forskning og utvikling mv.	194 025	157 211	161 000	2,4
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>450 519</i>	<i>551 417</i>	<i>578 500</i>	<i>4,9</i>
	Luffartsformål				
1310	Flytransport	647 418	708 928	766 400	8,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	34 061	36 155	28 500	-21,2
1313	Luffartstilsynet	213 889	193 714	194 500	0,4
1314	Statens havarikommisjon for transport	64 907	63 176	63 500	0,5
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>960 275</i>	<i>1 001 973</i>	<i>1 052 900</i>	<i>5,1</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	25 004 443	26 582 423	30 201 400	13,6
1321	Utbyggingselskap for veg			1 300 000	
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>25 004 443</i>	<i>26 582 423</i>	<i>31 501 400</i>	<i>18,5</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	1 832 791	2 127 888	2 368 700	11,3
1331	Infrastrukturfond	20 000 000	40 000 000	30 000 000	-25,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>21 832 791</i>	<i>42 127 888</i>	<i>32 368 700</i>	<i>-23,2</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	15 726 091	18 172 618	17 977 300	-1,1

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1351	Persontransport med tog	3 055 323	3 218 870	3 208 500	-0,3
1354	Statens jernbanetilsyn	80 690	79 015	78 600	-0,5
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>18 862 104</i>	<i>21 470 503</i>	<i>21 264 400</i>	<i>-1,0</i>
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket	2 690 443	2 709 720	2 615 400	-3,5
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	47 175	45 197	61 800	36,7
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>2 737 618</i>	<i>2 754 917</i>	<i>2 677 200</i>	<i>-2,8</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>69 847 750</i>	<i>94 489 121</i>	<i>89 443 100</i>	<i>-5,3</i>
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	270 000	418 000	403 000	-3,6
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	376 546	358 772	309 100	-13,8
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>646 546</i>	<i>776 772</i>	<i>712 100</i>	<i>-8,3</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>646 546</i>	<i>776 772</i>	<i>712 100</i>	<i>-8,3</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>70 494 296</i>	<i>95 265 893</i>	<i>90 155 200</i>	<i>-5,4</i>
	<i>Sum utgifter ekskl. innskudd infrastrukturfondet</i>	<i>50 494 296</i>	<i>55 265 893</i>	<i>60 155 200</i>	<i>8,8</i>

Inntekter fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	6 465	2 479	2 600	4,9
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>6 465</i>	<i>2 479</i>	<i>2 600</i>	<i>4,9</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	151 605	126 637	129 700	2,4
4314	Statens havarikommisjon for transport	657			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	116 215	98 000	74 000	-24,5
5622	Aksjer i Avinor AS	445 400	500 000	500 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 158 247</i>	<i>1 169 037</i>	<i>1 148 100</i>	<i>-1,8</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	877 777	627 772	644 100	2,6
4322	Svinesundsforbindelsen AS	25 000	25 000	25 000	0,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	46 552	29 000	28 000	-3,4
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>949 329</i>	<i>681 772</i>	<i>697 100</i>	<i>2,2</i>
	Særskilte transporttiltak				
4331	Infrastrukturfond		871 000	1 579 000	81,3
	<i>Sum kategori 21.40</i>		<i>871 000</i>	<i>1 579 000</i>	<i>81,3</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	841 753	650 505	700 500	7,7
4354	Statens jernbanetilsyn	15 638	13 349	13 700	2,6
5611	Aksjer i NSB AS	515 000	300 000	425 000	41,7
5623	Aksjer i Baneservice AS			8 300	
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>1 372 391</i>	<i>963 854</i>	<i>1 147 500</i>	<i>19,1</i>
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket	19 354	11 102	11 400	2,7
4361	Samfunnet Jan Mayen og Loran C	7 115	5 385	5 500	2,1
5577	Sektoravgifter under Samferdsels- departementet	840 530	829 068	749 000	-9,7
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>866 999</i>	<i>845 555</i>	<i>765 900</i>	<i>-9,4</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>4 353 431</i>	<i>4 533 697</i>	<i>5 340 200</i>	<i>17,8</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4370	Posttjenester	2 055			
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	174 348	171 578	178 200	3,9
5618	Aksjer i Posten Norge AS	256 000	300 000	220 000	-26,7
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>432 403</i>	<i>471 578</i>	<i>398 200</i>	<i>-15,6</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>432 403</i>	<i>471 578</i>	<i>398 200</i>	<i>-15,6</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>4 785 834</i>	<i>5 005 275</i>	<i>5 738 400</i>	<i>14,6</i>

3.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

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

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2015	Forslag 2016
1301	50	Samferdselsforskning	0	140 300
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	33 582	766 400
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	2 881	28 500
1320	23	Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	0	11 063 000
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	0	458 100
1320	62	Skredsikring fylkesveggar	65 835	596 000
1320	63	Tilskot til gang- og sykkelveggar	10 000	87 500
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	0	983 600
1330	60	Særskilt tilskott til kollektivtransport	34 865	32 200
1330	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	0	1 105 000
1350	23	Drift og vedlikehald	0	8 143 100
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	12 773	140 300
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	60 100	3 208 500
1360	21	Spesielle driftsutgifter	94 907	62 000
1360	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	45 502	20 500
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	0	78 000
1380	71	Tilskot til breibandsutbygging	7	51 500

3.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2015

Oversiktene under viser endringane i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2015 for utgifter og inntekter.

Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2015	Endring	Revidert budsjett
1300	01	119	360	173 667	-535	173 132
1320	23	119	360	10 484 517	17 000	10 501 517
1320	30	119	360	11 862 671	178 000	12 040 671
1320	31	119	360	929 000	40 000	969 000
1320	63	119	360	85 000	10 000	95 000
1330	60	119	360	46 248	20 000	66 248
1351	70	119	360	3 218 870	-3 500	3 215 370
1360	01	119	360	1 685 200	-10 000	1 675 200
1360	30	119	360	582 511	-25 500	557 011
1361	01	119	360	45 197	3 000	48 197
1380	01	119	360	162 508	5 600	168 108
1380	45	119	360	10 420	4 500	14 920

Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2015	Endring	Revidert budsjett
4380	01	119	360	161 578	11 200	172 778
5577	74	119	360	829 068	2 200	831 268
5611	85	119	360	300 000	453 000	753 000

4 Oppmodingsvedtak

Tabell 4.1 gir ei oversikt over dei oppmodingsvedtaka som Stortinget har vedteke for sesjonen 2014–2015 som gjeld Samferdselsdepartementet, medan tabell 4.2 gir ei oversikt over dei oppmo-

dingsvedtaka frå sesjonen 2013–2014 som Stortinget ikkje har kvittert ut. Det er gjort nærmare greie for oppfølginga av vedtaka i del III.

Tabell 4.1 Oppmodingsvedtak i stortingssesjonen 2014–2015

Nr.	Dato	Vedtak
24	18.11.2014	Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økte økonomiske handlingsrom for Bodøpakken skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn.
50	01.12.2014	Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommende fergeanbud har krav til nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier det.
53	01.12.2014	Stortinget ber regjeringen utrede en betalingsordning for utenlandske vogntog for å sikre at disse betaler sin andel av bruken av norsk infrastruktur.
95	04.12.2014	Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse for private aktører når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner.
96	04.12.2014	Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafiksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.
97	04.12.2014	Stortinget ber regjeringen legge inn 20-minutters avganger på E39 Anda – Lote, senest ved oppstarten av neste anbudsperiode 1. januar 2017.
349	16.12.2014	Stortinget ber regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestransportlova.
351	16.12.2014	Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ordning som gjør det mulig med personlige registreringsskilt på norske kjøretøy. Overskuddet fra salg av personlige bilskilt øremerkes trafiksikkerhetstiltak.
353	16.12.2014	Stortinget ber regjeringa gi kommunane moglegheit til å reservera parkeringsplassar til bildelingsordningar, og at det vert utarbeidd nye skilt for ei slik ordning i samband med revideringa av parkeringsregelverket.
388	03.02.2015	Stortinget ber regjeringen sørge for at kollektivtrafikken i 2015 som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff.
389	03.02.2015	Stortinget ber regjeringen i samarbeid med havneierne lage en helhetlig plan for økt bruk av landstrøm i norske havner, herunder finansiering og virkemidler for å oppnå dette.
445	05.03.2015	Stortinget ber regjeringen frem mot at prosjektet er ferdig og i den første tiden etter at veien er åpnet, vurdere muligheten for å kunne redusere noen av restriksjonene som Prop. 49 S (2014–2015) legger opp til på sideveiene, herunder muligheten for å redusere antallet bomstasjoner. Regjeringen bes samtidig om å vurdere effekter og konsekvenser av eventuell trafikklekkasje på sideveiene.

Nr.	Dato	Vedtak
458	17.03.2015	Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med forslag til virkemidler som i storbyene kan begrense bilbruk på riksveiene i perioder der luftforurensningen er høy. En eventuell hjemling av en slik rett må innrettes på en måte som sikrer mobilitet og fremkommelighet for samfunnsviktig transport.
459	17.03.2015	Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.
481	26.03.2015	Stortinget ber regjeringen på egnet måte kartlegge omfanget av kabotasje i det norske transportmarkedet.
485	07.04.2015	Stortinget ber regjeringen styrke Kystverkets formelle rolle som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.
486	07.04.2015	Stortinget ber regjeringen, på bakgrunn av den nasjonale havnestrategien, legge frem tiltak som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungtransport fra veg til sjø, og samtidig gi nærskipsfarten en mer sentral rolle i Nasjonal transportplan (NTP).
487	07.04.2015	Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.
488	07.04.2015	Stortinget ber regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.
540	12.05.2015	Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økt kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken.
542	12.05.2015	Stortinget ber regjeringen på egnet måte melde tilbake om utviklingen i kollektivandelen til, fra, og på norske flyplasser.
582	02.06.2015	<p>1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartleggje økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkolås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alko-lås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.</p> <p>2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet føreligg, fremje forslag om innføring av alkolås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.</p> <p>3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkolås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkolås.</p>
688	15.06.2015	Stortinget ber regjeringen sørge for at mål for klimautslipp i 2020 og 2030 er førende for regjeringens fremlegg til Nasjonal transportplan.
740	18.06.2015	Stortinget ber regjeringen og Vegdirektoratet innvilge streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer.
741	18.06.2015	Stortinget ber regjeringen gi tilslutning til Statens vegvesens søknad om streknings-ATK i Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen.

Nr.	Dato	Vedtak
744	18.06.2015	Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og –traseer kan utformes.
745	18.06.2015	Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.
746	18.06.2015	Stortinget ber regjeringen utrede tiltak for økt el-sykkelbruk.

Tabell 4.2 Oppmodingsvedtak i stortingssesjonen 2013–2014

Nr.	Dato	Vedtak
101	05.12.2013	Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for lade-stasjoner og infrastruktur for elbil, der det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.
400	24.04.2014	Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon.
513	17.06.2014	Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.

Del II
Nærmere om budsjettforslaget

5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1300	Samferdselsdepartementet	256 494	394 206	417 500	5,9
1301	Forskning og utvikling mv.	194 025	157 211	161 000	2,4
	Sum kategori 21.10	450 519	551 417	578 500	4,9

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4300	Samferdselsdepartementet	6 465	2 479	2 600	4,9
	Sum kategori 21.10	6 465	2 479	2 600	4,9

Bevilgningene under programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, arbeid med transportreformen, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner, midler til å etablere et oljevern- og miljøsentert i Lofoten/Vesterålen, samt tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap og Redningsselskapet. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innen forskning og utvikling mv.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 578,5 mill. kr.

Det foreslås 173,7 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 42,8 mill. kr til deltakelse i internasjonale organisasjoner mv. Til arbeidet med

reformer på samferdselssektoren foreslås det 24,3 mill. kr. Det foreslås 41,1 mill. kr til å etablere et oljevern- og miljøsentert i Lofoten/Vesterålen. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 49,1 mill. kr, bl.a. til Trygg Trafikk, ITS Norge og Syklistenes Landsforening, samt ordningen med tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak. Videre foreslås 3 mill. kr til samferdselsberedskap og 83,5 mill. kr i tilskudd til Redningsselskapet.

Det foreslås 161 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv. Bevilgningen til forskning som er på 140,3 mill. kr, vil i hovedsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av Sundvolden-erklæringen og de politiske målene gitt ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. 450 S (2012–2013), og i andre proposisjoner og meldinger som Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren* og Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015). Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Departementets strategi for ekom- og transport-

forskning er utgangspunktet for mål og prioriteringer av forskningsinnsatsen.

Mål og prioriteringer innen Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikken som utformes og de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og til etatene under departementets ansvarsområde. For konkret rapportering på de ulike sektorene vises det til postomtalen for de enkelte fagområdene, samt øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, Baneservice AS, NSB AS, Nye Veier AS og Posten Norge AS. Regjeringens politikk for eierskapet i de tre største selskapene går bl.a. fram av Eiermeldingene.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Driftsutgifter	174 245	173 667	173 700
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren		11 977	24 300
30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen		40 000	41 100
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	38 045	36 800	42 800
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 404	47 700	49 100
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 800	2 892	3 000
74	Tilskudd til Redningsselskapet		81 170	83 500
	Sum kap. 1300	256 494	394 206	417 500

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 173,7 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Videre skal den dekke driftsutgifter som husleie, anskaffelser av maskiner, IT-materiell og programvare, inventar, utstyr, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Pr. 1. oktober 2014 hadde Samferdselsdepartementet 172 tilsatte.

Post 21 Utredninger, modernisering av transportsektoren

Det foreslås bevilget 24,3 mill. kr til utredninger og modernisering av transportsektoren.

Bevilgningen på posten skal dekke Samferdselsdepartementets videre arbeid med reformer innen transportsektoren, jf. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren* og Innst. 362 S (2014–2015), samt Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* og Innst. 386 S (2014–2015).

Reformarbeidet er omfattende og ressurskrevende, og krever et godt faglig grunnlag. Det er derfor behov for støtte og eksternt faglig bistand på flere felt. I arbeidet med reform av jernbane-

sektoren er det opprettet et eget prosjekt i departementet. Bevilgningen skal også dekke lønn til midlertidig tilsatte i prosjektet og andre driftsutgifter.

Post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen

Det foreslås bevilget 41,1 mill. kr til å etablere et oljevern- og miljøsentret i Lofoten/Vesterålen.

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å utvikle prosjektet i samarbeid med Olje- og energidepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet.

Det blir i 2015 etablert et midlertidig sekretariat for oljevern- og miljøsentret i Lofoten/Vesterålen. Sekretariatets oppgave blir å utrede og utvikle et konsept med forslag til lokalisering, arbeidsoppgaver, organisering og finansiering av sentret. Sekretariatet skal lage en foreløpig rapport innen 1. juli 2016 og en endelig rapport innen 1 januar 2017.

Sekretariatets arbeid skal skje i dialog med Nordland fylkeskommune, andre lokale, regionale og sentrale aktører og myndigheter. Det midlertidige sekretariatet skal foreløpig ha arbeidsted i Kystverkets lokaler i Kabelvåg.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 42,8 mill. kr. Økningen er om lag 6 mill. kr fra saldert budsjett 2015 og er i hovedsak knyttet til endrede valutakurser.

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

Samferdselsdepartementet er medlem av følgende større internasjonale organisasjoner/EU-programmer: Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Det europeiske jernbanebyrå (ERA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), Det internasjonale transportforum (ITF), samt EU-programmet om forbedring av gods-transportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo II). Videre omfatter bevilgningen departementets andel av kostnader til Nordlig Dimensjon Partner-skap for Transport og Logistikk (ND PTL).

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

Marco Polo er et EU-program som skal bidra til at frakt av gods overføres fra veg til sjø og jernbane. Målet er en mer miljøvennlig transport og å avlaste et sterkt trafikkert vegnett. Norge har deltatt siden 2004. Programmet Marco Polo II ble avsluttet ved årsskiftet 2013/2014. EU viderefører Marco Polo-ordningen under programmet for det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T, og finansieringsordningen «Connecting Europe Facility» som Norge ikke deltar i. Så lenge de norske prosjektene i Marco Polo II-programmet løper, må Norge bidra økonomisk. Det siste norske prosjektet med Borregaard som norsk aktør skal etter planen avsluttes sommeren 2016.

I 2014 ble prosjektet ScanBalt avsluttet. Prosjektet var et såkalt «modal shift» som innebærer at en flytter godstransport fra typisk vegtransport til sjø og/eller bane, og gjaldt transport av aluminium fra fire ulike anlegg i Norge via Karmøy havn til Polen for videre distribusjon og returlast.

Den norske deltakelsen finansieres av Nærings- og fiskeridepartementet (1/3) og Samferdselsdepartementet (2/3), som også har koordineringsansvaret.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 49,1 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål.

Bevilgningen for 2016 foreslås fordelt med 38,5 mill. kr til Trygg Trafikk, 1,7 mill. kr til ITS Norge og 3,55 mill. kr til Syklistenes landsforening. Dette er en videreføring av tilskuddene for 2015. Videre foreslås det 4 mill. kr til tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune». Tilskuddet til Transportøkonomisk institutt for å revidere deler av «Trafikksikkerhetshåndboken» foreslås satt til 350 000 kr.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal i henhold til vedtektene fungere som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter. Organisasjonen er en viktig pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på barn og unge. Organisasjonen fungerer som kunnskapsformidler og er et kompetansesenter for trafikkopplæring for barn og unge bl.a. gjennom å utarbeide læremidler, arrangere kurs og tilby veiledning.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Tilskuddet for 2016 vil utgjøre om lag 51 pst. av Trygg Trafikk sine inntekter. Tilskuddet i 2014 bidro bl.a. til å styrke ungdomssatsningen, videreutvikle kompetansesenteret og styrke trafikkløplæringen i skolen gjennom målrettet kampanjearbeid. Gjennom lokale aktiviteter og veiledningsarbeid bidro Trygg Trafikk til økt sikkerhet for gående og syklende, samt sikring av barn i bil.

Trygg Trafikk vil i 2016 bl.a. videreføre satsningen på tiltak rettet mot ungdomsulykker og myke trafikkanter og være tydelige i rollen som pådriver og veileder, særlig overfor kommunesektoren.

Syklistenes Landsforening skal bl.a. arbeide for å bedre trafikksikkerheten for syklister. Regjeringens mål er at flere velger sykkel som transportmiddel, og det må da legges bedre til rette for dette. Spesielt viktig er det å legge til rette for trygge skoleveger, slik at flere barn og unge kan sykle til skolen. Samtidig er det viktig å få flere til å velge sykkel som det foretrukne transportmiddelet i byene. I dette arbeidet er det vesentlig at det fins kompetente uavhengige miljøer som kan gi faglig funderte innspill til myndigheter og politiske aktører. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse om sykkel som transportmiddel, herunder i spørsmål om trafikksikkerhet, framkomlighet og miljø.

Syklistenes Landsforening gjennomførte i 2014 flere prosjekter og arrangementer som Den nasjonale sykkelkonferansen og Sykkelens dag i flere byer. Foreningen holdt sykkelkurs for innvandrerkvinner og for barn ved seks skoler i Oslo, samt pilotprosjektet «Sykkelvevnlige skole» for å stimulere til sykling til og fra skole. Det er også gjennomført et eget prosjekt for å fremme bruk av el-sykkel. Flere av disse prosjektene har vært i samarbeid og med støtte fra andre aktører.

Bruk av ITS (Intelligente Transportsystemer) er et viktig bidrag for å oppnå regjeringens transportpolitiske mål, herunder trafikksikkerhet. ITS Norge er en medlemsforening for alle aktører i transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av ITS-tjenester i transportsektoren. I 2016 vil ITS Norge drive kompetanseoppbygging, stimulere til forskningsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS. Foreningen vil også delta i flere prosjekter både nasjonalt og internasjonalt.

Tilskuddet til ITS Norge i 2014 bidro til at foreningen bl.a. kunne delta i flere nasjonale og

internasjonale prosjekter med aktiv deltakelse fra medlemmer. Resultatene av disse prosjektene vil kunne være med på å gjøre transportsektoren mer effektiv, miljøvennlig og trafikksikker.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for «Trafikksikkerhetshåndboken». Håndboken, som er tilgjengelig på internett, oppsummerer mer enn 200 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter om trafikksikkerhet og er en samling av forskningsbasert informasjon om effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak. Tilskuddet i 2014 ble benyttet til å revidere kapitler i håndboken og oppgradere webversjonen. Tilskuddet for 2016 skal benyttes til å revidere ytterligere deler av boken. Oppdatert informasjon om trafikksikkerhetstiltakenes effekter er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet. Målet er at det enkelte kapittel oppdateres hvert femte år.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak ble opprettet i 2013. Formålet er å bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner mv. I 2014 ble det tildelt tilskudd på om lag 3,7 mill. kr til 22 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak, samt trafikantrettede tiltak.

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» foreslås videreført i 2016. Formålet er å framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Kåringen skjer på bakgrunn av innsendte forslag. Prisen ble i 2014 tildelt Bodø kommune, mens Alta kommune fikk den i 2015.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3 mill. kr til tilskudd til samferdselsberedskap.

Ordningen skal finansiere ulike aktørers utgifter til arbeid og oppgaver som er viktige for samferdselsberedskap, men som ikke finansieres direkte over statsbudsjettet. Bevilgningen skal dekke Avinor AS sine utgifter til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser, Norsk institutt for luftforskning utgifter til arbeid med vulkansk aske i tilknytning til luftfart og Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter til sikkerhetsklarering av personell i samferdselssektoren utover eget ansvarsområde.

Post 74 Tilskudd til Redningssekskapet

Det foreslås bevilget 83,5 mill. kr til Redningssekskapet.

Redningsselskapet er en landsdekkende, frivillig, humanitær organisasjon. Det primære formålet er å redde liv og berge verdier på sjøen. Organisasjonen er en viktig beredskapsressurs langs norskekysten.

Organisasjonen utfører søk-, rednings- og hjelpetjeneste langs kysten og i tilstøtende havområder og driver i tillegg med ulykkesforebyggende arbeid og vern av kystmiljøet. Det heleide datterselskapet RS Sjøredningsskolen AS i Horten ble i løpet av 2014 Redningsselskapets eget kurs- og kompetansesenter. Skolen holder ulike sikkerhets- og redningskurs for faste og frivillige mannskaper på redningsskøyene samt for eksterne kunder.

Redningsselskapet har i dag en flåte på 50 redningsskøyter. Halvparten av disse er fast bemannede med 24-timers beredskap hele året. I tillegg

har Redningsselskapet 4 ambulansébåter, som de opererer på vegne av helseforetak i Nord-Norge. Til sammen sysselsetter disse fartøyene 194 personer. De resterende redningsskøyene er bemannet hele året av de om lag 1 200 frivillige i sjøredningskorpsene.

I 2014 reddet Redningsselskapet 25 personer på havet og berget 54 fartøyer fra forlis. Redningsskøyene assisterte til sammen 14 266 personer gjennom 6 562 assistanseoppdrag. De er også brannbåter og bisto med innsats i 79 branner på sjø og land.

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

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 157	2 479	2 600
16	Refusjon av foreldrepenger	1 729		
18	Refusjon av sykepenger	2 579		
	Sum kap. 4300	6 465	2 479	2 600

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 2016 på 2,6 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, 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. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	44 559	20 220	20 700
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	149 466	136 991	140 300
	Sum kap. 1301	194 025	157 211	161 000

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 20,7 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet i 2016.

Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2014 flere utredningsprosjekter innen fagområdet samfunnsikkerhet og beredskap. To av prosjektene gjaldt sårbarhet og beredskap innen henholdsvis gods- og persontransport. Det ble også gjennomført et metodeprosjekt som bl.a. utredet hvordan samfunnsøkonomiske tilnærminger i større grad enn i dag kan integreres i analyser og utredninger på samfunnsikkerhetsområdet. Dette arbeidet er videreført i 2015.

Innen fagområdet trafiksikkerhet ble det i 2014 avsluttet et prosjekt som gransket alvorlige bilulykker med personer i alderen 18–24 år. Det ble også gjennomført et prosjekt om utviklingen i oppdagelsesrisiko for overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

I 2015 og inn i 2016 vil Samferdselsdepartementet gjennomføre et utredningsprosjekt som sammenlikner prognoser for gods- og persontransport med faktisk utvikling, samt utredning av nye og mer effektive metoder for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Siste reisevaneundersøkelse for 2013/2014, som også var et utredningsprosjekt, var den mest omfattende. Nær 60 000 intervjuer om befolkningens reisevaner ble gjennomført. Den omfattende statistikken er avgjørende for bruk i transportmodeller. Modellene brukes til å lage anslag for utviklingen i transport og er et viktig verktøy for planlegging av framtidig infrastruktur. Fra høsten 2015 vil det også bli utført analyser og metodeutvikling knyttet til reisevaneundersøkelsen. Framtidig gjennomføring kan involvere andre tekniske løsninger, for eksempel webbaserte skjemaer. Dette vil utredes i prosjektet.

Innen luftfartssektoren vil Samferdselsdepartementet gjennomføre utredninger bl.a. av hvilke tjenester som egner seg for konkurranseutsetting og hvordan konkurranse bør innføres. Utredningene vil gi et faglig grunnlag for å konkurranseutsette flysikringstjenester.

Det er varslet styrket forskning og utredning innen godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Transportetatene har gjennomført en bred samfunnsanalyse av godstransport. Målet med analysen er å bidra til trafiksikker, miljøvennlig og samfunnsøkonomisk

effektiv godstransport og finne fram til tiltak som kan overføre gods fra veg til sjø og bane, der dette støtter opp om hovedmålet. Statistisk sentralbyrå gjennomfører en varestromundersøkelse på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Undersøkelsen gjennomføres i 2015 for statistikkåret 2014. Data fra varestromundersøkelsen brukes bl.a. til å analysere effektene av tiltak og endrede rammebetingelser i transportsektoren.

Departementet publiserer som hovedregel resultatene fra utredningsprosjektene på nettsidene til departementet.

Tidsskriftet Samferdsel utgis av Transportøkonomisk institutt og er det eneste av sitt slag i Norge. Det bidrar til kunnskapsformidling og debatt om samferdselspolitiske spørsmål. Digitale løsninger gir mulighet for å utvikle enda bedre formidlingskanaler. Samferdselsdepartementet vil i dialog med Transportøkonomisk institutt bidra til en slik utvikling.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 140,3 mill. kr for 2016.

Forskningsmidlene for 2016 fordeles med 57,1 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 83,2 mill. kr til transportforskning. Bevilgningen vil i sin helhet gå til Norges forskningsråd.

Regjeringen har fastsatt nye mål for Norges forskningsråd som gjelder fra 2015, jf. Prop 1S (2014–2015) for Kunnskapsdepartementet. De er:

- Økt vitenskapelig kvalitet
- Økt verdiskaping i næringslivet
- Å møte store samfunnsutfordringer
- Et velfungerende forskningssystem
- God rådgivning.

Kunnskapsdepartementet fortsetter arbeidet med å utvikle styringssystemet for Forskningsrådet i samarbeid med de andre departementene og Forskningsrådet. Styringssystemet er nærmere omtalt i Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon for 2016.

I regjeringens Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015–2024 går det fram at bevilgningene til forskning og utdanning skal trappes opp innenfor seks langsiktige prioriteringer:

- Hav
- Klima, miljø og miljøvennlig energi
- Fornyelse i offentlig sektor og bedre og mer effektive helse- og velferdstjenester
- Muliggjørende teknologier
- Et innovativt og omstillingsdyktig næringsliv
- Verdensledende fagmiljøer.

Samferdselsdepartementets sektoransvar for forskning, både innenfor elektronisk kommunikasjon og transport, rommer problemstillinger innenfor de fleste prioriteringene. Hovedvekten vil ligge innen klima, miljø og miljøvennlig energi samt muliggjørende teknologier, men også hav, fornyelse av offentlig sektor og innovativt og omstillingsdyktig næringsliv byr på viktige kunnskapsutfordringer.

Departementet følger opp sektoransvaret for forskning ved å tildele midler til forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd. I tillegg til de overordnede målene for forskningspolitikken er Samferdselsdepartementet opptatt av at Norges forskningsråd bidrar til at resultatene av samferdselsforskningen blir formidlet til ulike brukere, beslutningstakere og forskningsmiljøer på en god måte.

Det internasjonale forskningssamarbeidet, spesielt deltakelse i Horisont 2020, er viktig. Regjeringens mål er økt returprosent fra Horisont 2020, noe som vil kreve økt innsats for mobilisering og deltakelse. Det er også viktig for Norge å delta i samarbeidsarenaer som finansierer forskningsaktiviteter i randsonen av Horisont 2020, både innen elektronisk kommunikasjon og transport. Norges forskningsråd har en viktig oppgave i dette arbeidet.

Gjennom bevilgningen gir Samferdselsdepartementet Norges forskningsråd et helhetlig ansvar for å følge opp den langsiktige kunnskapsoppbyggingen innenfor elektronisk kommunikasjon og transport.

Forskning på elektronisk kommunikasjon

Formålet med departementets bevilgning til forskning på elektronisk kommunikasjon er å sikre brukerne gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester i hele landet, samt bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Ekomarkedet er i stadig endring. Det er derfor viktig for departementet å støtte forskning, for å kunne drive god politikktutvikling for sektoren, legge til rette for videre vekst i markedet og for å ivareta nasjonale interesser. Bevilgningen skal bidra til forskning på teknologiske, næringsmessige, sikkerhets- og samfunnsmessige problemstillinger innen ekomsektoren.

Behovet for mer forskning på ekom har blitt tydeligere etter hvert som mobiltelefoni og bredbånd blir stadig viktigere for folks opplevelse av sikkerhet og for hvordan dagliglivet organiseres. Innbyggere, næringsliv og forvaltning blir stadig

mer avhengige av effektive, sikre og pålitelige ekomtjenester for å utføre sine oppgaver.

Forskningsprogrammet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) har vært Norges store satsing på IKT de siste 10 årene, og ivarettatt store deler av departementets ansvarsområder for forskning og utvikling innen elektronisk kommunikasjon. Departementet har i alt bevilget om lag 472 mill. kr til VERDIKT. Programmet har vært finansiert sammen med Kunnskapsdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I perioden 2005–2014 har VERDIKT delt ut om lag 1,2 mrd. kr til nesten 300 prosjekter innen norsk IKT-forskning, både i offentlig og privat sektor. Evalueringen av programmet i 2013 viste god måloppnåelse. Målt i omsetning er IKT den nest største næringen i Norge. VERDIKT har investert 400 mill. kr i næringslivsprosjekter, og næringslivet har bidratt med 600 mill. kr. Om lag en tredjedel av innovasjonsprosjektene har så langt ført til resultater som kan kommersialiseres.

I perioden har IKT-feltet vært i en rivende utvikling. Sosiale medier, nettbrett og app'er har raskt blitt en viktig del av dagliglivet. Det har derfor vært viktig å tenke nytt og ta strategiske grep underveis for å styre programmet inn i fremtiden på best mulig måte. I 2010 ble framtidens internett valgt som tematisk satsingsområde, med vekt på sosiale nettverk, mobilt internett og tingenes internett. De siste årene har sosiale nettverk blitt det klart største forskningsområdet i programmet. Det har bidratt til forskningsresultater innen alt fra demokratisering og læring til velferd og samhandling i offentlig sektor.

Det nye store programmet IKTPLUS har fra 2015 overtatt for VERDIKT-programmet. Programmet favner vidt og skal stimulere til forskning både på utvikling og bruk av teknologi. IT og elektronisk kommunikasjon er forskningsintensive fagområder. IKTPLUS skal ivareta forskningsbehov som ikke dekkes opp av den kommersielle forskningen og sikre kontinuitet og utvikling i norsk IKT-forskning. De prioriterte forskningsområdene for programmet er kompleksitet og robusthet, data og tjenester overalt og et trygt informasjonssamfunn. Dette er temaer som passer godt med Samferdselsdepartementets ansvar og interesser innenfor ekomforskningen. Departementet vil bidra til å finansiere IKTPLUS videre.

IKTPLUS skal ivareta verdikjeden fra forskning og rekruttering av IKT-studenter, via langsiktig kompetanseoppbygging og sterke fagmiljøer, til bruk i næringsliv og forvaltning. Pro-

grammet skal videre bidra til en større nasjonal samordning og internasjonalisering av norsk forskning og sikre et godt fundament for norsk teknologit utvikling i framtida. IKTPLUSS har satt seg store ambisjoner ved at innen 2025 skal satsingen ha:

- Utviklet noen sterke, robuste og internasjonalt konkurransedyktige forskningsmiljøer som opererer i forskningsfronten og innenfor satsingens prioriterte forskningstema.
- Fått fram radikale og grensesprengende prosjekter som tilfører dristighet og nye muligheter.
- Bidratt til økt rekruttering til IKT-faget, styrket forskerutdanningen og tilgangen til etterspurt arbeidskraft.
- Tatt fram nye innovative IKT-baserte produkter og løsninger som bidrar med verdiskaping innen sentrale samfunnsutfordringer.
- Bidratt til at nye innovative produktivitets- eller effektivitetsforbedrende IKT-løsninger blir implementert og tatt i bruk i næringslivet og offentlig sektor.

Via Norges forskningsråd mottar Simula Research Laboratory en grunnfinansiering og støtte til to sentre fra Samferdselsdepartementet. Finansieringen foreslås videreført i 2016. Simula driver grunnleggende forskning på sentrale områder innen IKT, med en målsetting om at forskningen skal gi avkastning i form av nyskaping og innovasjon. Forskningen spenner fra problemstillinger knyttet til utvikling av programvare og komponenter i større systemer, til analyse, utvikling og bruk av store nettbaserte programsystemer. Senteret har over tid oppnådd gode resultater, internasjonal anerkjennelse og bidratt til innovasjon og forretningsutvikling på flere forskningsområder innen departementets ansvarsområde.

Forskningsaktivitetene i Robuste nett senter utvikler bl.a. systemer som gjør det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter og utvikler metoder for ruting og selvkonfigurering som er motstandsdyktige mot feil og sabotasje. Senteret drifter også et nasjonalt sensornett som måler kvaliteten i ekomnettene. Prosjektet har oppnådd gode resultater og er nyttig både for enkeltbrukere, myndigheter og bedrifter.

Fra 2016 støtter departementet også oppstarten av et nytt forskningssenter i Bergen som er et samarbeid mellom Universitetet i Bergen og Simula. Simula@UiB vil forske på informasjonssikkerhet i elektronisk kommunikasjon. Senteret vil kunne være en viktig kilde til nasjonal kunnskap om informasjonssikkerheten i ekomnett og

ekomtjenester med tanke på cyberkriminalitet, overvåkning og industrispionasje.

Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil ha årlige styrings- og dialogmøter med Robuste nett senter og Simula@UiB. Sentrene vil underlegges jevnlig evalueringer. Evalueringene vil være et viktig grunnlag for vurdering av støtte.

Transportforskning

Transportforskningen skal framskaffe grunnleggende kunnskap for mer effektiv, miljøvennlig, universelt utformet og sikker transport. Bedre forståelse av transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og kunnskap om transportpolitiske virkemidler er nødvendig for å oppnå dette. Departementet ønsker å rette forskningsinnsatsen mot disse kunnskapsutfordringene.

Samferdselsdepartementet vil prioritere støtten til det nye programmet Transport2025. Programmet går over 10 år. Dette vil bidra til å samle forskningen knyttet til transportsektoren og skal fremme norske miljøer i internasjonalt samarbeid, ikke minst i EUs rammeprogram for forskning Horisont 2020.

Støtten til forskning knyttet til fornybar energi til transportsektoren kanaliseres til programmet ENERGIX. I tillegg vil deler av tildelingen til Norges forskningsråd gå til strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt. Midlene er en del av den statlige finansieringen av forskningsinstitutter og brukes til langsiktig kunnskapsoppbygging bl.a. innenfor trafikksikkerhet, miljø, organisering og næringslivets transport.

Programmet SMARTRANS ble avsluttet ved årsskiftet 2014/2015. Aktivitetene har vært spesielt rettet mot kunnskapsutvikling til nytte for transport- og logistikksektoren, med formål om å fremme bærekraftige og energieffektive transportløsninger. Programmet har lagt stor vekt på å utvikle ITS-verktøy, intermodale transport og har hatt som ambisjon å styrke sektorens innovasjonsevne. I evalueringen av SMARTRANS ble det vist til generelt god måloppnåelse, men et av forbedrings- og læringspunktene var å legge til rette for en bedre og mer helhetlig transportforskning. Transport2025 viderefører temaene som SMARTRANS har arbeidet med, men har en langt bredere tilnærming, ikke minst ved å omfatte persontransport og transportsikkerhet.

Norges forskningsråd gjennomførte i 2014 en ekstraplysning innenfor forskningsprogrammene MAROFF og SMARTRANS. Denne var rettet mot

forsker- og kompetanseprosjekter om godstransport på sjø og om hvordan en kan oppnå vekst i lange godstransporter på jernbane og/eller sjø. Støtte til fem prosjekter for til sammen 20 mill. kr ble innvilget. Prosjektene vil de kommende årene bli fulgt opp gjennom Transport2025.

Programmet ENERGIX, som går i perioden 2013–2022, støtter opp om utviklingen mot lavutslippssamfunnet. Også i 2014 gikk hoveddelen av midlene til forskning innen biodrivstoff, hydrogen og batterielektrisk transport. Prosjektene som ble avsluttet i 2014 har oppnådd viktige resultater innenfor bl.a. produksjon av syntetisk biodrivstoff og produksjon av etanol fra trevirke, produksjon og lagring av hydrogen, utvikling av batteriteknologi og -materialer og samfunnsvitenskapelig kunnskap om hvor effektive de ulike klimarettede tiltakene i transportsektoren er. Programmet har samarbeidet med Transnova og Innovasjon Norge for å koordinere innsatsen fra grunnforskning til markedsintroduksjon.

Forskningsprogrammet TRANSIKK ble avsluttet ved årsskiftet 2014/2015 og har bidratt til å øke kunnskapen om transportsikkerhet, i hovedsak gjennom tverrsektorielle forskningsprosjekter. Programmet har bl.a. bidratt til nasjonalt samarbeid på tvers av transportformene og kunnskapsdeling innenfor temaene regulering, styring og håndtering av transportsikkerhet. Et av de gjennomførte prosjektene fant at organisering av tilsyn og styringsmodeller for sikkerhetsarbeid på tvers av transportsektorene over de siste tiårene er blitt mer homogent. Et annet prosjekt viste hvordan konkurransemarginene i hurtigbåtnæringen har bidratt til at sikkerhetsmarginene er under press og at balansen mellom effektivitet og sikkerhet er i ferd med å endre seg. Temaer og problemstillinger fra TRANSIKK skal i kommende år følges opp innenfor rammene av Transport2025.

Departementet bidrar også til finansieringen av SAMRISK II (2013–2018), som skal gi ny kunnskap om samfunnets evne til å forebygge og håndtere uønskede hendelser. Forskningen er tverrsektoriell og dekker en rekke områder, bl.a. forebygging, beredskap og krisehåndtering.

Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet

Transnova var en del av Statens vegvesen, men ble nedlagt fra 1. januar 2015 og overført til Enova.

Hovedmålet med Transnova har vært å bidra til reduserte klimautslipp fra transportsektoren gjennom tilskudd til prosjekter.

I 2014 prioriterte Transnova følgende tiltak:

- Innspill til en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner for elbiler.
- Tilskudd til prosjekter som skal stimulere flere til å sykle ved bruk av el-sykkel
- Støtte til en rekke prosjekter innenfor områdene landstrøm, teknologisatsing for nærskipfart og konsepter for å flytte gods fra vei til sjø.
- Støtte til en utredning av infrastruktur for LNG i Norge og ett fylleanlegg for LNG til skipsfart
- Støtte til hydrogeninfrastruktur.

Av prosjekter som fikk støtte fra Transnova og ble avsluttet i 2014 kan nevnes «Bybane til sjøs» og «Knutepunkt i praksis». Maritime CleanTech Wests prosjekt «Bybane til sjøs» har sett på en alternativ transportløsning til vanns basert på nullutslippsteknologi som kan avlaste eksisterende infrastruktur på land. Rom Eiendoms prosjekt «Knutepunkt i praksis», så på modeller for samarbeid som bidrar til realisering av gode knutepunkter.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1310	Flytransport	647 418	708 928	766 400	8,1
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	34 061	36 155	28 500	-21,2
1313	Luftfartstilsynet	213 889	193 714	194 500	0,4
1314	Statens havarikommisjon for transport	64 907	63 176	63 500	0,5
	Sum kategori 21.20	960 275	1 001 973	1 052 900	5,1

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	151 605	126 637	129 700	2,4
4314	Statens havarikommisjon for transport	657			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	116 215	98 000	74 000	-24,5
5622	Aksjer i Avinor AS	445 400	500 000	500 000	0,0
	Sum kategori 21.20	1 158 247	1 169 037	1 148 100	-1,8

I Sundvolden-erklæringen har regjeringen lagt opp til å føre en konkurranseorientert luftfartspolitik basert på forståelsen av at flytrafikken er en sentral del av det norske transportnettet. Der det er hensiktsmessig vil regjeringen bidra til færre, større og mer konkurransedyktige lufthavner. Regjeringen vil åpne for konkurranse bl.a. innen utvikling, drift og vedlikehold av flyplasser.

Samferdselsdepartementet følger også i 2015 opp erklæringen på luftfartsområdet. Høsten 2015 startet en prøveordning med forenklet transfer ved Oslo Lufthavn, Gardermoen. Det er gjennom-

ført en anbudskonkurranse om drift av regionale flyruter i Sør-Norge som sikrer et godt rutetilbud til flypassasjerene, samtidig som færre ruter omfattes av statens kjøp. Departementet har bedt Avinor AS utrede flytting av rullebanen ved Bodø lufthavn og utforme en søknad om konsesjon for en ny lufthavn i Mo i Rana. Det er satt i gang utredning av konkurranseutsetting av flysikrings-tjenester.

Departementets virkemidler for luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet, eierstyring av Avinor AS, kjøp av fly-

transporttjenester, samt tilskudd til ikke-statlige lufthavner.

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er på 1 052,9 mill. kr. Det foreslås å bevilge 766,4 mill. kr til kjøp av flytransport. Til den nye ordningen med driftstilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 28,5 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 194,5 mill. kr, hvorav 129,7 mill. kr finansieres gjennom gebyrinntekter.

Det foreslås å bevilge 63,5 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport som er en fast undersøkelseskommissjon med ansvar for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innenfor hele transportområdet (luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart).

For Avinor AS foreslår Samferdselsdepartementet å budsjettere med et utbytte på 500 mill. kr. Avdrag på statslånet til Oslo Lufthavn AS er på 444,4 mill. kr.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Til grunn for transportpolitikken ligger nullvisjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i sektoren. Nullvisjonen er langt på vei en realitet innen luftfarten. Sikkerheten i norsk luftfart for kommersiell trafikk ligger i verdenstoppen, men innenfor innenlands helikoptervirksomhet er ulykkesfrekvensen fortsatt for høy. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er målet for planperioden å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i luftfarten.

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 EU-regler gjennom EØS-avtalen. Norge deltar i det europeiske luftfartssikkerhetsbyrået EASA (European Aviation Safety Agency).

Innenriks i Norge har flyselskapene til sammen et omfattende tilbud av kommersielt flyruter. Regjeringen mener at supplert med statlig kjøp på enkelte flyruter med svakt trafikkgrunnlag, gir dette et godt flyrutetilbud innenriks. Flyrutetilbudet mellom Norge og utlandet blir også stadig bedre med direkteruter til stadig flere internasjonale destinasjoner.

Luftfartsavtaler med trafikkrestriksjoner legger begrensninger for mulighetene til å etablere direkteruter mellom Norge og enkelte destinasjoner utenfor Europa. Det er en utfordring å få forhandlet fram avtaler som sikrer god markedstil-

gang for norske aktører som ønsker å opprette ruter til andre kontinenter. Internasjonaliseringen og globaliseringen av luftfarten gir også andre utfordringer. Ulikheter i konkurransevilkår som følge av bl.a. ulike arbeidsvilkår og støtteordninger, er blant de største utfordringene for internasjonal luftfart i dag.

Luftfartstilsynet har hovedansvar for tilsynet med norsk sivil luftfart og utfører i tillegg andre direktoratsoppgaver på luftfartsområdet.

Gjennom undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren, samt undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker skal Statens havarikommisjon for transport bidra til å øke sikkerheten i disse sektorene. Kravene og forventningene til undersøkelsene er høye, samtidig som undersøkelsene blir stadig mer krevende og komplekse. Rapport om undersøkelsene, med eventuelle sikkerhetstilrådinge, skal legges fram senest tolv måneder etter ulykken eller hendelsen.

Avinor AS er et statlig eid aksjeselskap der eierskapet forvaltes av Samferdselsdepartementet. Selskapet har ansvaret for å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile luftfarten og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten. Avinor finansierer sitt samlede nett av lufthavner gjennom avgifter og kommersielle inntekter. Selskapet gjennomfører store investeringer på lufthavnene de kommende årene og forbereder tiltak for å effektivisere og modernisere virksomheten.

I følge prognoser fra Avinor ventes antallet flybevegelser å gå ned i 2015 før de igjen øker i 2016. Samlet passasjerutvikling ventes å øke både i 2015 og 2016. Økningen i antall passasjerer ventes å komme i trafikken til/fra utlandet, mens det ventes nedgang innenriks og offshore i 2015.

Flysikringsvirksomheten i Avinor er skilt ut i et datterselskap, Avinor Flysikring AS. Denne virksomheten må effektiviseres for å nå nye ytelsesmål, og for å forberedes på kommende konkurranse om deler av virksomheten.

Det er et mål i den nasjonale transportpolitikken å bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Norsk luftfart er inkludert i EUs kvotehandelsystem. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står også høyt på dagsorden både i FNs klimaforhandlinger (UNFCCC) og i FNs internasjonale luftfartsorganisasjon, ICAO, som har gått inn for at luftfartens utslipp av klimagasser ikke skal øke etter 2020.

Resultatrapport 2014*Trafikkutvikling*

Flytrafikken i Norge økte i 2014 med 3,1 pst. målt i antall passasjerer. Totalt ble det registrert 53,8 mill. terminalpassasjerer over norske lufthavner, fordelt med 30,6 mill. innenlands, 22,5 mill. til eller fra utlandet og 690 000 med helikopter offshore. Veksten innenlands var 2,4 pst. og til/fra utlandet 4,1 pst. Offshoretrafikken falt med 2,0 pst.

Antall kommersielle flybevegelser ved norske lufthavner økte i 2014 med totalt 1,4 pst. Veksten var 2,3 pst. innenlands, mens det var en nedgang på 0,1 pst. til utlandet. Antall offshore helikopterflygninger gikk ned med 0,6 pst. Antall flybevegelser innenlands var i 2014 12 pst. høyere enn nivået i 2004. I samme periode økte antall flybevegelser til utlandet med 51 pst. og offshore med 54,9 pst.

Med unntak av nedgang på grunn av finanskrisen i 2009/2010 har det vært en relativt jevnt sterk vekst i flytrafikken fra 2004, men denne flatet ut mot slutten av 2014. Oljenæringen er storforbruker av flytransport, direkte og indirekte. Nedgangen i oljeprisen medførte nedgang i flytrafikken høsten 2014, først og fremst i trafikken innenlands. Samtidig er konkurransen i flymarkedet i Norden for tiden betydelig.

Fra 2004 har gjennomsnittlig antall seter pr. flybevegelse økt betydelig. For fly som flyr fra Avinors lufthavner, har gjennomsnittsflyet i innenlandstrafikken økt fra 84 til 100 seter og til utlandet fra 118 til 145 seter. Samtidig har flyselskapene også økt gjennomsnittlig setebelegg, med 6,1 prosentpoeng innenlands og 11,8 prosentpoeng utenlands til henholdsvis 67,4 pst. og 76,0 pst.

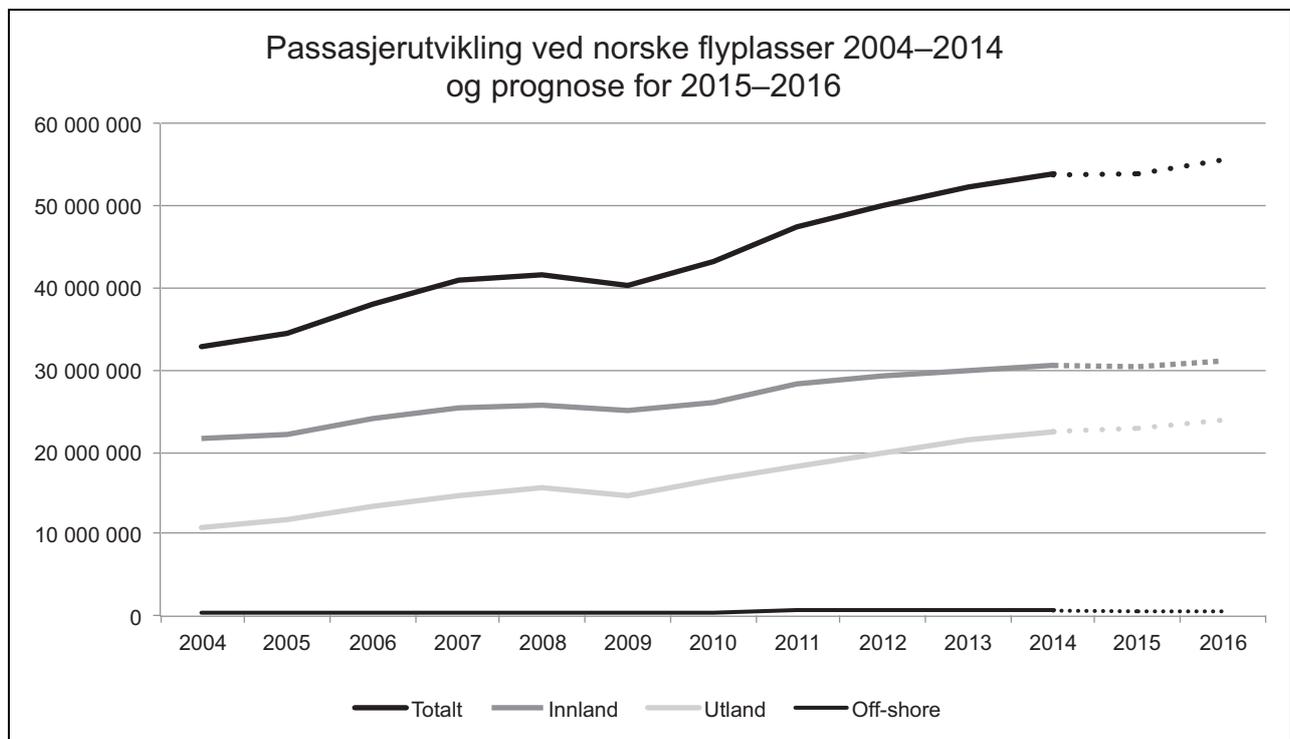
I lengre tid har fritidsmarkedet økt vesentlig mer enn forretningstrafikken og utlandstrafikken mer enn innenlandstrafikken. I perioden 2004–2014 har andel passasjerer til/fra utlandet økt fra 33 pst. til 42 pst. av totalen.

Samferdselsdepartementet inngikk i 2014 ny kontrakt for drift av helikopterruten mellom Bodø og Værøy. Det er inngått avtale med Ørland lufthavn om driftstilskudd for 2014 og 2015.

Flysikring

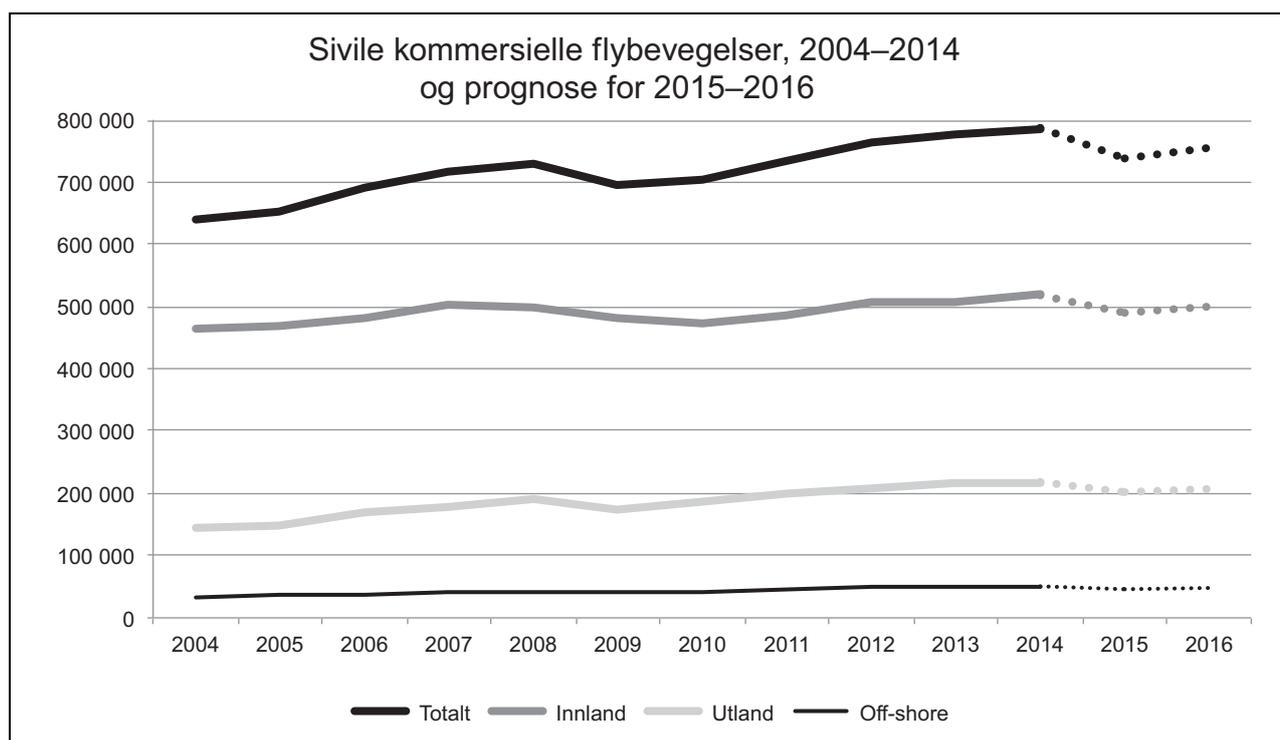
I 2014 ble flysikringsvirksomheten i Avinor skilt ut i et eget datterselskap, Avinor Flysikring AS. Utskillingen er en forutsetning for ytelsesstyrings-systemet som bidrar til viktige effektiviseringstiltak for flysikringsvirksomheten, og vil også være et viktig skritt på veien mot å åpne for konkurranse om flysikringstjenester.

Samferdselsdepartementet fornyet i 2014 vedtaket om utpeking av Avinor som nasjonal yter av



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner

Kilde: Avinor AS



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske lufthavner

Kilde: Avinor AS

flysikringstjenester for perioden 1.12.2014 – 31.12.2024. Vedtaket inneholder en klausul som gjør at departementet i perioden kan utpeke andre leverandører av innflygingstjenester, lokal flykontrolltjeneste eller flygeinformasjonstjeneste der det åpnes for konkurranse om å levere disse tjenestene.

I 2014 fastsatte Samferdselsdepartementet nye bindende mål for sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet i en nasjonal ytelsesplan for flysikringstjenestene. Den nye planen gjelder for perioden 2015–2019 (referanseperiode 2). Planen omfatter både undervegstjenestene og deler av terminaltjenestene som leveres av Avinor. Målene i ytelsesplanen inngår også som det norske bidraget i en felles ytelsesplan for den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB) der Norge deltar sammen med Estland, Finland og Latvia. Krav om bedre ytelser i flysikringstjenesten er forankret i EU-regelverket om et felles europeisk luftrom «Single European Sky II», som er tatt inn i EØS-avtalen.

Samarbeidet i NEFAB har som mål å optimalisere luftrom og organisering av lufttrafikken uavhengig av eksisterende nasjonale grenser. Det har vært arbeidet for et nærmere samarbeid mellom NEFAB og den svensk-danske luftromsblokken. Som et første skritt er det inngått samarbeid om å innføre fri ruteføring i store deler av luftrommet

over alle landene, såkalt «Free Route Airspace» med virkning fra november 2015, og det arbeides med å identifisere ytterligere samarbeidsprosjekter.

Universell utforming

Samferdselsdepartementet vedtok i 2013 ny forskrift om universell utforming i norsk luftfart. Forskriften skal sikre at alle norske lufthavner oppfylder kravene til universell utforming. I samarbeid med Luftfartstilsynet satte Avinor i 2014 i gang en kartlegging som vil gå over tre år.

Sikkerhet

Luftfartstilsynet, som har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart, fulgte i 2014 opp flysikkerhetsarbeidet på sine ansvarsområder. Arbeidet har bl.a. omfattet problemstillinger knyttet til globalisering og økt konkurranse. Det ble gjennomført flere store regelverksendringer innenfor flyoperative standarder, treningsorganisasjoner og sertifisering. Det har vært arbeidet målrettet med tilrådingene i Sikkerhetsstudien innenlandsk helikopter, bl.a. gjennom Flysikkerhetsforum for operatører av innenlandskhelikopter. Aktiviteten med ubemannede luftfartøy (droner) har økt kraftig, og Luftfartstilsynet utar-

beidet i 2014 et forslag til forskrift som regulerer ubemannede luftfartøy. Opprettelsen av en sivil flylegenemd i 2014 har bidratt til bedre forvaltning og støtte til Luftfartstilsynets vurderinger.

Luftfartstilsynet har utført fire HMS-tilsyn med luftfartsvirksomheter i samarbeid med Arbeidstilsynet. Det er et godt systematisk HMS-arbeid i de fleste virksomhetene. Virksomhetstilsyn for flyplass- og flysikring avdekte ikke alvorlige avvik. Etter utskillelsen til eget selskap er Avinor Flysikring AS sertifisert og Avinor AS resertifisert.

På området sikring mot terror og sabotasje (security) har det vært gjennomført målrettede inspeksjoner, og Luftfartstilsynet vurderer sikkerheten på norske flyplasser som god.

Luftfartstilsynet har arbeidet med å implementere et nasjonalt flysikkerhetsprogram. En viktig del av programmet er å videreutvikle risikobasert tilsyn. 2014 var et urolig år i internasjonal luftfart med geopolitiske spenning og utbruddet av ebola. Luftfartstilsynet har arbeidet med informasjonsarbeid, regelverksutvikling og forvaltningskompetanse. Etaten har gjennom 2014 økt innsatsen for å effektivisere driften.

I Norge ble ingen passasjerer eller besetning drept eller alvorlig skadet innenfor passasjertransport med fly og offshore helikopter i 2014. To personer omkom og en tredje ble hardt skadet i en ulykke med et redningshelikopter. Det var i 2014 også en ulykke med et mikrofly der to omkom.

Statens havarikommisjon for transport startet 37 nye undersøkelser i 2014. Dette er fem flere enn i 2013. Ved utgangen av 2014 var det totalt 40 pågående undersøkelser. Av disse hadde åtte pågått i mer enn tolv måneder. Havarikommisjonen fortsatte i 2014 arbeidet med å få ned tiden for rapportutgivelse, bl.a. ble bedre prosjektstyring og styringsverktøy implementert.

I 2014 utga havarikommisjonen til sammen 35 rapporter om undersøkelser av ulykker innen luftfart, sjøfart, jernbane og veitrafikk. I tillegg til de mange sikkerhetsfunn som er omtalt i rapportene, ble det avgitt 34 sikkerhetstilrådinge. Rapportene og sikkerhetstilrådingene er sendt til virksomhetene som har ansvar for de aktuelle områdene, bl.a. operatører, tilsyn og departementer. Å måle effekten av tiltakene som er satt i verk med bakgrunn i sikkerhetstilrådingene er svært vanskelig.

Mål og prioriteringer 2016

I perioden 2013–2016 har Norge plass i ICAOs råd. Norge vil representere de nordiske landene og Estland og Latvia gjennom samarbeidsorganet

NORDICAO. Norske luftfartsmyndigheter vil følge arbeidet i ICAO nært fram mot neste generalforsamling i 2016.

Samferdselsdepartementet vil fortsette å arbeide for å gi flyselskapene rammevilkår som sikrer at det meste av flyrutetilbudet innenlands kan videreføres på kommersielle vilkår. Det er viktig at det er flyselskap som tilbyr et landsdekkende rutenettverk i Norge med mulighet til gjennomgående reiser. Likeledes er det viktig med et bredt tilbud av internasjonale reisemål.

Samferdselsdepartementet vil i 2016 arbeide videre med problemstillinger knyttet til globalisering av luftfarten og vil bl.a. følge opp et initiativ fra EU til en ny revisjon av markedsreguleringen for luftfarten.

Departementet følger utviklingen i Europa og vil til enhver tid søke å opprettholde samme konkurransebetingelser og -muligheter for de norske flyselskapene som de som gjelder for andre europeiske flyselskaper på det internasjonale markedet.

Statlig kjøp av innenlandske flyruter skal sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud når markedet ikke gir et tilstrekkelig godt tilbud på kommersielle vilkår. Kjøpet skal redusere avstandsulempene og bidra til velfungerende regioner og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet. Våren 2016 vil Samferdselsdepartementet lyse ut anbud på nye kontrakter for regional ruteflyging i Nord-Norge. Det er utfordrende å sikre konkurranse om flyrutene som omfattes av ordningen med statlig kjøp.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en utredning for å få på plass de økonomiske og administrative tiltak som er nødvendige for å kunne konkurranseutsette flysikringstjenestene. Utredningen skal være ferdig i 2016.

I september 2015 ble det satt i gang et prøveprosjekt på Oslo lufthavn med forenklet overgang (transfer) for reisende som kommer fra utlandet og skal reise videre med innenriksfly. Prøveprosjektet skal gå over tre år og evalueres i løpet av perioden.

Transportetatene og Avinor har i forbindelse med arbeidet med neste nasjonale transportplan fått i oppdrag å vurdere den framtidige utformingen av lufthavnnettet. Utredningen blir levert til departementet våren 2016.

Avinor er bedt om å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse av en ny lufthavn i Bodø, jf. Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane* og Innst. 313 S (2014–2015). Denne analysen skal også inngå som en del av

departementets arbeid med neste nasjonale transportplan.

Videre har Avinor fått i oppdrag å starte planlegging og å utforme en søknad om konsesjon for en ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana, samt slutføre flyfaglige utredninger ved Hammerfest og i Lofoten, jf. Meld. St. 38 (2012–2013) *Verksenda til Avinor AS* og Innst 492 S (2012–2013) og Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst 450 S (2012–2013). Samferdselsdepartementet har også fått gjennomført en ekstern utredning av konsekvenser av å endre lufthavnstrukturen på Helgeland, herunder oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser.

I Meld. St. 38 (2012–2013), jf. Innst. 492 S (2012–2013), ble det lagt opp til at staten skal tilføre Avinor midler for å kunne gjennomføre investeringer i nye lufthavner. Samferdselsdepartementet vil vurdere på hvilken måte staten kan tilføre Avinor investeringsmidler og komme tilbake til Stortinget når prosjektene er tilstrekkelig planlagt og kvalitetssikret.

Samferdselsdepartementet fastsetter i dag forskrifter om avgifter på flysikringstjenester og for bruk av lufthavner som Avinor driver. Med virkning fra 2016 endres prosessen for å fastsette avgifter for bruk av Avinors lufthavner. Endringen innebærer at Samferdselsdepartementet fastsetter et rammevedtak om det generelle avgiftsnivået på Avinors lufthavner. Avinor gjennomfører en konsultasjonsprosess med flyselskapene og legger deretter fram forslag til nye avgifter for det kommende året for Luftfartstilsynet for godkjenning.

Departementet vil fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Nasjonalt vil Luftfartstilsynet prioritere arbeidet med å redusere støybelastningen fra flytrafikken. Internasjonalt vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Klima- og miljødepartementet delta i arbeidet med å utvikle et reguleringsystem for utslipp av CO₂ fra internasjonal luftfart.

Det er en utfordring å følge med på forhold som globalisering, sterk konkurranse og geopolitiske spenninger som preger dagens luftfart og som kan ha konsekvenser for flysikkerheten. I tillegg skjer det en rask teknologisk utvikling på området bl.a. innen flysikring, navigasjon og kom-

munikasjon. Luftfartstilsynet ivaretar oppgaven med å ha oversikt over disse forholdene og vil sette inn tiltak om det er nødvendig.

I 2016 vil det fortsatt være en prioritert oppgave å øke sikkerheten innen helikoptervirksomhet. Dette følges opp av Luftfartstilsynet bl.a. gjennom Flysikkerhetsforum for operatører av innenlandshelikopter. Luftfartsmyndighetene skal arbeide videre med et flysikkerhetsprogram som skal gi en overordnet beskrivelse av arbeidet med flysikkerheten i Norge. I 2016 skal Luftfartstilsynet også prioritere å følge opp den nye forskriften om universell utforming i norsk luftfart. Tilsynet skal videre bistå Transportklagenemnden ved dens behandling av passasjerklager som forutsetter flyteknisk kunnskap.

Samferdselsdepartementet fikk i 2015 gjennomført en sammenliknende studie av Luftfartstilsynet med fem andre luftfartstilsynsmyndigheter i Europa. Studien, som er utført av Integra A/S, viser at Luftfartstilsynet har kostnadseffektivitet på linje med de andre tilsynsmyndighetene, men det kan vurderes tiltak for effektivisering på enkelte områder. Det anbefales bl.a. økt bruk av digitale løsninger der dette er mulig. Departementet vil i 2016 følge opp denne studien sammen med Luftfartstilsynet.

Det er en prioritert oppgave å påvirke utviklingen av internasjonale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Luftfartstilsynet representerer Norge i styringsorganet til det europeiske luftfartsbyrået EASA og deltar i utforming og implementering av felleseuropeisk regelverk på luftfartsområdet. Andre internasjonale (europeiske) prosesser som Single European Sky II og SESAR er viktige utviklingsløp som gir referanser for Luftfartstilsynets prioriteringer. Tilsynet bistår videre departementet i forbindelse med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten. Tilsynet har også samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Statens havarikommisjon for transport skal i 2016 levere rapporter om ulykker og hendelser med høy kvalitet innen tolv måneder etter ulykken/hendelsen. Havarikommisjonen skal også prioritere øvelser for en eventuell storulykke på transportområdet.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1310 Flytransport**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	647 418	708 928	766 400
	Sum kap. 1310	647 418	708 928	766 400

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Kontrakter for drift av rutene tildeles etter anbudskonkurranse.

Det foreslås bevilget 766,4 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2016.

Samferdselsdepartementet vil høsten 2015 inngå nye kontrakter for ruteflyging på følgende ruter i Sør-Norge 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.

Følgende ruteområder har kontrakter som gjelder til 31. mars 2017:

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta
- Hasvik – Tromsø v.v., Hasvik – Hammerfest v.v. og Sørkjosen – Tromsø v.v.

- Lakselv – Tromsø v.v.
- Andenes – Bodø v.v. og Andenes – Tromsø v.v.
- Evenes – Tromsø v.v.
- Svolvær – Bodø v.v.
- Leknes – Bodø v.v.
- Røst – Bodø v.v.
- Narvik (Framnes) – 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.

Kontrakt for regional helikopterrute mellom Bodø og Værøy gjelder for perioden 1. august 2014–31. juli 2019.

Våren 2016 skal nye kontrakter for ruteflyging i Nord-Norge og Nord-Trøndelag som skal gjelde fra 1. april 2017, lyses ut på anbud.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	34 061	36 155	28 500
	Sum kap. 1311	34 061	36 155	28 500

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås å bevilge 28,5 mill. kr til tilskudd til ikke-statlige flyplasser.

Fra 1. januar 2016 blir det innført en ny tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser. Lufthavnene Ørland, Stord og Notodden er omfattet av ordningen. Tilskuddet til den enkelte lufthavn

fastsettes basert på søknader fra lufthavnene. Samferdselsdepartementet vil inngå femårige avtaler, noe som kan gi lufthavnene bedre forut-

sigbarhet for langsiktig planlegging og arbeid med trafikkutvikling.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Driftsutgifter	213 889	193 714	194 500
	Sum kap. 1313	213 889	193 714	194 500

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk på området. Luftfartstilsynet fører tilsyn bl.a. med luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging, arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samt helse, miljø og sikkerhet for

flygende personell. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet driver informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale oppgaver er knyttet til å utvikle og oppdatere regelverk, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet.

Det foreslås bevilget 194,5 mill. kr.

Luftfartstilsynet hadde 191 ansatte pr. 1. oktober 2014.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Gebyrinntekter	137 683	126 637	129 700
02	Refusjon av diverse utgifter	10 738		
16	Refusjon av foreldrepenger	1 087		
17	Refusjon lærlinger	58		
18	Refusjon av sykepenger	2 039		
	Sum kap. 4313	151 605	126 637	129 700

Post 01 Gebyrinntekter

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

I 2016 budsjetteres det med 129,7 mill. kr i gebyrinntekter.

Gebyrene skal finansiere kostnadene ved Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet, mens direktoratsoppgaver som bl.a. kompetanseutvikling, internasjonalt arbeid, analyse og regelverksutvikling finansieres over statsbudsjettet. For å bidra til å holde gebyrnivået så lavt som mulig må Luftfartstilsynet fortsette arbeidet med effektivisering.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Driftsutgifter	64 907	63 176	63 500
	Sum kap. 1314	64 907	63 176	63 500

Post 01 Driftsutgifter

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

uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

Det foreslås å bevilge 63,5 mill. kr.

Statens havarikommisjon for transport hadde 47 ansatte pr. 1. oktober 2014.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
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 til Oslo Luft-

havn AS. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kr.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
80	Renter	116 215	98 000	74 000
	Sum kap. 5619	116 215	98 000	74 000

Post 80 Renter

I henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS er det beregnet at renter av

statens lån til selskapet vil utgjøre 74 mill. kr i 2016.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
85	Utbytte	445 400	500 000	500 000
	Sum kap. 5622	445 400	500 000	500 000

Post 85 Utbytte

For å styrke Avinor AS' evne til å finansiere investeringer, bl.a. ny terminal på Bergen lufthavn, Flesland, samtidig som selskapet får bedre insentiver til å drive kostnadseffektivt, ble utbyttepolitikken for selskapet endret i 2014, jf. Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* og Innst. 255 S (2013–2014). For regnskapsårene 2014–2017 vil det bli tatt utbytte på 50 pst. for resultat opp til 1 mrd. kr, mens det for resultat

som overstiger dette beløpet, ikke vil bli tatt utbytte.

Avinors årsresultat etter skatt for regnskapsåret 2014 var på 1 398,7 mill. kr. Det ble i 2015 tatt ut et utbytte på 500 mill. kr.

For regnskapsåret 2015 venter Avinor et resultat etter skatt på 1 425 mill. kr. I tråd med utbyttepolitikken for regnskapsårene 2014–2017 foreslås det å budsjettere med et utbytte fra Avinor AS på 500 mill. kr i 2016. Endelig utbytte fastsettes på generalforsamlingen i 2016.

Programkategori 21.30 Vegformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1320	Statens vegvesen	25 004 443	26 582 423	30 201 400	13,6
1321	Utbyggingselskap for veg			1 300 000	
	Sum kategori 21.30	25 004 443	26 582 423	31 501 400	18,5

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4320	Statens vegvesen	877 777	627 772	644 100	2,6
4322	Svinesundsforbindelsen AS	25 000	25 000	25 000	0,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	46 552	29 000	28 000	-3,4
	Sum kategori 21.30	949 329	681 772	697 100	2,2

Hovedmålene i regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Sundvolden-erklæringen. Videre følges målene i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013) opp.

Regjeringen vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere, og som bidrar til å styrke næringslivets konkurransekraft samtidig som klima- og miljøhensyn vektlegges. Regional utvikling må fremmes og bymiljøet må bedres bl.a. ved å legge bedre til rette for kollektivtransport, sykkel og gange. En robust infrastruktur med god standard og fortsatt høy innsats på trafikkant- og kjøretøyområdet vil bedre trafikksikkerheten.

Departementets virkemidler for vegformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og eierstyring av Nye Veier AS. I tillegg har Vegtilsynet et viktig ansvar gjennom å

føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivaretatt i Statens vegvesen ved at virksomheten blir utøvd sikkert og formålstjenlig til beste for trafikantene.

For vegformål totalt er budsjettforslaget for 2016 på 31,5 mrd. kr som er en økning på 18,5 pst. fra saldert budsjett 2015. For kap. 1320 Statens vegvesen, er budsjettforslaget på 30,2 mrd. kr som er en økning på 13,6 pst. fra saldert budsjett 2015. Økningen til riksveginvesteringer på kap. 1320 er på hele 20 pst.

2016 er første år hvor utbyggingselskapet for veg vil ha ordinær drift. Budsjettforslaget for kap. 1321 Utbyggingselskap for veg, er på 1,3 mrd. kr, fordelt med 1 mrd. kr i tilskudd og 300 mill. kr disponibelt som driftskreditt.

Med etableringen av et eget utbyggingselskap for veg vil regjeringen fra og med 2016 ha to aktører til å bygge riksveger, Statens vegvesen og utbyggingselskapet for veg (Nye Veier AS).

Regjeringens formål med selskapet er å oppnå en mer helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet på den porteføljen selskapet har ansvar for. Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet raskere bygger ut hovedvegnettet som binder landet sammen, og knytter hovedvegnettet i Norge til hovedvegnettet i utlandet. En helhetlig, sammenhengende og effektiv utbygging av hovedvegnettet i Norge vil styrke og utvide felles bo- og arbeidsmarkedsregioner, redusere antall drepte og hardt skadde, styrke næringslivets konkurransevne, og gi mer veg for pengene.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet, og for at forfallet skal stanses tidlig i tiårsperioden. Nivået på midler til vedlikehold økes fra 2015 til 2016. I tillegg er det satt av betydelige midler til fornying som gjør at vedlikeholdsetterslepet også i 2016 reduseres. Bevilgningene til vedlikehold og fornying økes også som en del av regjeringens sysselsettingspakke med henholdsvis 340 mill. kr og 200 mill. kr.

Vedlikeholdsetterslepet ble i 2015 redusert for første gang på flere tiår. Økt innsats til vedlikehold bidrar til å sikre god trafikksikkerhet. Satsingen på vedlikehold i budsjettforslaget er betydelig større enn lagt til grunn for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023, og innebærer at forfallet er stanset tidligere enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2016 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte og igangsatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for disse prosjektene prioriteres. Det er også prioritert å starte opp enkelte nye større prosjekter, samt en rekke nye tiltak innenfor programområdene. Utbedringer og fornying av eksisterende veger er prioritert, og disse områdene har en vesentlig høyere oppfølgingsgrad i forhold til Nasjonal transportplan 2014–2023 enn øvrige områder. Grunnlaget for denne prioriteringen er bl.a. krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

Regjeringen mener det er nødvendig å styrke satsingen på planlegging av nye vegprosjekter, og foreslår å øke midlene til dette formålet i 2016. Det vil bidra til å sikre tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023. Økt planleggingsaktivitet vil også kunne legge til rette for å forsere prioriterte prosjekter. Ressursene til dette formålet er derfor avgjørende for at Nasjonal transportplan skal følges opp.

For å følge opp Nasjonal transportplan 2014–2023 og Sundvolden-erklæringen foreslås det 1 230 mill. kr over rammetilskuddet til fylkeskommunene på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett til opprusting av fylkesveger for 2016, en økning på 200 mill. kr fra 2015. Over rammetilskuddet foreslås det 279,3 mill. kr til iverksettelsen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg i 2016, som er en videreføring av bevilgningsnivået fra 2015.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Riksvegene er hovedårene i vegtransportssystemet, og utgjør om lag 10 500 km veg med 17 ferjesamband. Av den samlede lengden på riks- og fylkesvegnettet utgjør riksvegene om lag 20 pst., men står for om lag halvparten av vegtrafikkarbeidet. For næringstransport med tunge kjøretøy er andelen om lag 65 pst.

Ved utgangen av 2015 vil 608 km av riksvegnettet være firefelts veg, noe som utgjør om lag 50 pst. av et totalt behov på om lag 1 200 km for å oppfylle krav fastsatt i vegnormalene. Det vil være midtrekkverk på 300 km to- eller tre-felts veger som utgjør om lag 20 pst. av et totalt behov på om lag 1 450 km veg i henhold til krav i vegnormalene. Om lag 1 600 km eller om lag 15 pst. av riksvegene er for smale for å tilfredsstille kravene til tofelts veg med gul midtlinje. Det vil være om lag 1 400 km gang- og sykkelveger langs riksveg ved utgangen av 2015, mens behovet er 1 700 km. For kollektivfelt langs riksveg vil det være etablert 61 km av et totalt behov på om lag 200 km.

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert framkommelighet. Antallet stengninger ventes redusert som følge av tiltak på vegnettet, men de fleste stengningene skyldes forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2014/2015 var det periodevise stengninger av rv 7 over Hardangervidda med til sammen 823 timer, E134 Haukelifjell 1 012 timer, E16 over Filefjell 14 timer og E6 Saltfjellet 198 timer.

For vinterdriften er det i kontrakter som gjelder fra 2013, satt krav om høyere standard. Dette omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til strøing på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. Endringen i standard gir bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Ny standard vil være innfaset i alle driftskontraktene innen vinteren 2017/2018.

Regjeringen har siden 2014 økt satsingen på utekontrollvirksomhet og tilført ekstra ressurser i 2015. For å bedre framkommeligheten vinterstid har Statens vegvesen økt beredskapen i utekontrollvirksomheten på dager hvor det er varslet vanskelig føre for å hindre at tunge kjøretøyer forårsaker problemer i trafikken. Denne satsingen vil bli videreført i 2016.

I de nærmeste årene skal det gjennomføres betydelige tiltak i de om lag 200 riksvegtunnelene lengre enn 500 meter som har mangler i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene, samt utbedring av kritisk forfall og andre utbedringer som er viktig for tunnelenes sikkerhet, pålitelighet og driftssikkerhet. Det viser seg at omfanget av utbedringer som må tas samtidig med tiltak for å følge opp krav i forskriftene, ser ut til å bli mer omfattende enn tidligere forutsatt.

Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade også i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Klimaendringene krever økt forebyggende innsats. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til at hvert ferjesamband blir vurdert individuelt ved ny utlysning av kontraktene. Kostnadene til statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt de siste årene, og kostnadsanslag for framtidige utlysninger tyder på fortsatt kostnadsvekst. Det er satt i gang et arbeid for å se på organisering av innkjøpssiden og strategi for kjøp av ferjetjenester. Trafikkveksten i enkelte samband har vært høyere enn forutsatt da kontraktene med ferjeselskapene ble inngått. Det vil bli en utfordring i tiden framover å tilpasse tilbudet til den økte trafikken. Ved vurdering av forbedret service vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene prioriteres. Det vil bli lagt vekt på næringslivets behov.

Målrettet trafiksikkerhetsarbeid gir resultater. Det har vært en stabil nedgang i antall hardt skadde og drepte i vegtrafikken. I 2014 omkom 147 personer i trafikkulykker, mens 674 ble hardt skadd. Foreløpig tall for drepte de første åtte månedene i 2015 er 80, mot 111 i samme periode i 2014.

Nesten 40 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet. De øvrige skjer på fylkesveger, kommunale veger og private veger som er åpne for allmenn trafikk. Innsatsen fra fylkeskommunene og kommunene er av stor betydning for ulykkesutviklingen. På riksvegnettet er de dominerende ulykkestypene møteulyk-

ker, mens utforkjøringsulykker dominerer på fylkesvegnettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale vegnettet.

Statens vegvesen har analysert dødsulykkene de siste ti årene. Analysene viser at høy fart har medvirket til 42 pst. av ulykkene. Selv små hastighetsforandringer kan ha betydning for antall alvorlige ulykker. Bruk av rusmidler, forhold knyttet til veg og vegmiljø og teknisk standard på involverte kjøretøy er også medvirkende årsaker til ulykker. Manglende bruk av bilbelte er av stor betydning for hvor alvorlige ulykkene blir. Av de som har mistet livet i bilulykker de siste ti årene brukte 41 pst. ikke bilbelte.

I trafiksikkerhetsarbeidet må det arbeides med tiltak som kan påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak. Av fysiske tiltak prioriteres tiltak for å hindre møteulykker med vekt på bygging av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking.

Det er dokumentert ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Eksempler på slik aktivitet er skifte av identitet, bruk av fiktive identiteter på kjøretøy, teknisk manipulering av kjøretøy, forfalskning av rettighetsdokumenter, ulovlig verksteddrift, transportkriminalitet m.m. Få saker blir anmeldt. For å møte utfordringene prioriterer Statens vegvesen arbeid med å forebygge og avdekke slik ulovlig aktivitet. Statens vegvesen samarbeider tett med andre offentlige etater i dette arbeidet.

Både økt trafikk og vegutbygging øker miljøskadelige utslipp og presset på naturen, bl.a. gjennom reduksjon av naturmangfold. Disse utfordringene vektlegges spesielt i planlegging, utbygging og drift av vegene. Det er et mål å begrense inngrep i dyrket mark.

Utslipp fra vegtrafikken utgjør om lag 19 pst. av det totale norske CO₂-utslippet. Utslippene fra vegtrafikken har økt med 31 pst. siden 1990, og har de siste 8 årene ligget på rundt 10 mill. tonn. Siden 1990 har antall kjørte kilometer økt med om lag 50 pst. Bilene bruker mindre energi og har lavere utslipp som følge av teknologiske forbedringer, men dette motvirkes av økt trafikk.

Dårlig luftkvalitet forekommer først og fremst i de største byene om vinteren, og vegtrafikk er den viktigste årsaken. I enkelte byer er det periodevis konsentrasjoner av nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv (PM₁₀) over forurensingsforskriftens krav for time-, døgn- og årsmiddelverdi. Beregninger utført i 2014 viser at om lag 13 000 som bor langs vegnettet er utsatt for innendørs støy fra vegtrafikken over det nasjonale målet på 38 dB.

I tillegg til miljøutfordringer har mange av byene utfordringer knyttet til framkommelighet. Klimaforliket har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er lagt til grunn for Nasjonal transportplan 2014–2023. Det må velges løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Dette innebærer at kollektivtransporttilbudet må utvikles slik at det får høy kvalitet og kapasitet. Videre må det legges til rette for syklistene og gående.

Det er betydelige utfordringer med å gjøre hele reisekjeder universelt utformet og tilgjengelige hele året. Det er om lag 6 500 bussholdeplasser og kollektivknutepunkt på riksvegnettet, og en vesentlig del av disse må oppgraderes for å bli universelt utformet. Statens vegvesen arbeider for å se hele reisekjeden i sammenheng. Samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene er avgjørende for å få til gode løsninger for alle trafikantgrupper.

Resultatrapport 2014

I tråd med målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 skal Statens vegvesen innen 2023 redusere kostnadene som etaten kan påvirke med 10–15 pst. sammenliknet med forventet utvikling uten effektivisering. Det er satt konkrete mål for effektivisering/innsparing for hvert år fram til og med 2017. Det første året i effektiviseringsprogrammet var 2014. De påvirkbare kostnadene i 2014 ble 174 mill. kr lavere enn hva en ventet kostnadsutvikling uten effektivisering skulle tilsi. Det vises til nærmere omtale av effektiviseringsprogrammet i Del III.

Framkommelighet

Statens vegvesen hadde 99 driftskontrakter pr. 1. september 2014 fordelt på 14 ulike entreprenører. Drift er nærmere omtalt under *Nærmere om budsjettforslaget, post 23*. For de driftskontraktene som hadde oppstart i 2013 og 2014, ble det innført krav til noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking. Endringen i standarden gir bedre trafikksikkerhet og framkommelighet.

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2014 benyttet om lag 1 300 mill. kr. Om lag 1 400 km veg, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt vegdekke.

Statens vegvesen har i sin vedlikeholdsstandard satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til spordybde og jevnhet. Andelen vegdekker

på riksvegnettet som har bra eller meget bra standard, økte fra 74 pst. i 2013 til 76,5 pst. i 2014.

I 2014 ble 154 km nye riksvegstrekkninger åpnet for trafikk. Følgende prosjekter med kostnad over 100 mill. kr ble åpnet:

- *E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark*. Prosjektet omfattet utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med midtrekkverk på en 18 km lang strekning.
- *E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark*. Prosjektet omfattet delvis utvidelse av eksisterende tofelts veg og delvis ny firefelts veg på en 17 km lang strekning, samt ny bru over Glomma.
- *E18 Melleby – Momarken i Østfold*. Prosjektet omfattet bygging av to- og trefeltsveg med midtrekkverk på en om lag 8 km lang strekning.
- *Rv 3 Åsta bru med tilknytninger i Hedmark*. Prosjektet omfattet bygging av ny bru over Åsta samt ny avkjørselsfri veg forbi Åsta sentrum. Vegen er bygd med midtrekkverk.
- *E16 Fønhus – Bagn i Oppland*. Prosjektet omfattet utbedring og dels omlegging av en 10 km lang strekning og en kortere tunnel forbi et skredutsatt parti.
- *E18 Gulli – Langåker i Vestfold*. Prosjektet omfattet utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med midtrekkverk på en 23 km lang strekning.
- *Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud*. Prosjektet omfattet bygging av 17 km ny to- og trefelts veg mellom Sokna og Ørgenvika, og har kortet inn rv 7 med 20 km. 6 km av strekningen har forbikjøringsfelt og midtrekkverk, mens resten har forsterket midtoppmerking.
- *E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland*. Prosjektet omfattet bygging av ny firefelts veg på en 2 km lang strekning, hvorav 1,2 km i ny trasé, bygging av den 0,6 km lange Eikåstunnelen, samt nytt kryss i Vågsbotn.
- *E16 Smedalsosen – Borlaug i Sogn og Fjordane*. Prosjektet omfattet bygging av ny tofelts veg på en 11 km lang strekning, hovedsakelig i ny trasé.
- *Rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal*. Prosjektet omfattet skredsikring av en 10 km lang strekning, inkludert bygging av tre tunneler og et skredoverbygg.
- *E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal*. Prosjektet er gjennomført i sammenheng med byggingen av Tresfjordbrua, og omfattet bygging av en 3,6 km lang tunnel, 1,2 km med tilstøtende veger, samt omlegging av lokalveger og etablering av gang- og sykkelveger.

- *E6 Nidelv bru – Grilstad i Sør-Trøndelag.* Prosjektet omfattet bygging av om lag 5 km veg, dels ny firefelts veg og dels utvidelse fra to- til firefelts veg, samt en 2,4 km lang tunnel under Møllenberg.
- *E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.* Prosjektet omfattet bygging av flere skredoverbygg og brede grøfter og voller, samt en 1,4 km lang tunnel gjennom Hamnøyfjellet.
- *E8 Riksgrensen – Skibotn i Troms.* Prosjektet omfattet i hovedsak breddeutvidelser og utbedring av kurvatur på den om lag 38 km lange strekningen, i hovedsak på de dårligste partiene, bl.a. Halsebakken og ombygging av kryss med E6 i Skibotn.

Målet for 2014 var å åpne 65 km firefelts veg for trafikk. Det ble åpnet 63,3 km. På vegstrekningen E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark er åpningen av om lag 4 km veg utsatt til 2015. På vegstrekningen E6 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag ble planlagt delåpning av 2,3 km veg utsatt fra 2013 til 2014.

For 2014 var målet å utbedre 16 skredutsatte punkter, mens 38 ble utbedret. Avviket skyldes i hovedsak at åpningen av prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal ble utsatt fra 2013 til 2014.

Det var satt som mål å bygge 2 km kollektivfelt på riksvegnettet i 2014, mens det ble bygd 5,9 km. Enkelte tiltak som ble gjennomført i forbindelse med utbyggingen av rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo, var ikke tatt med i måltallet for 2014.

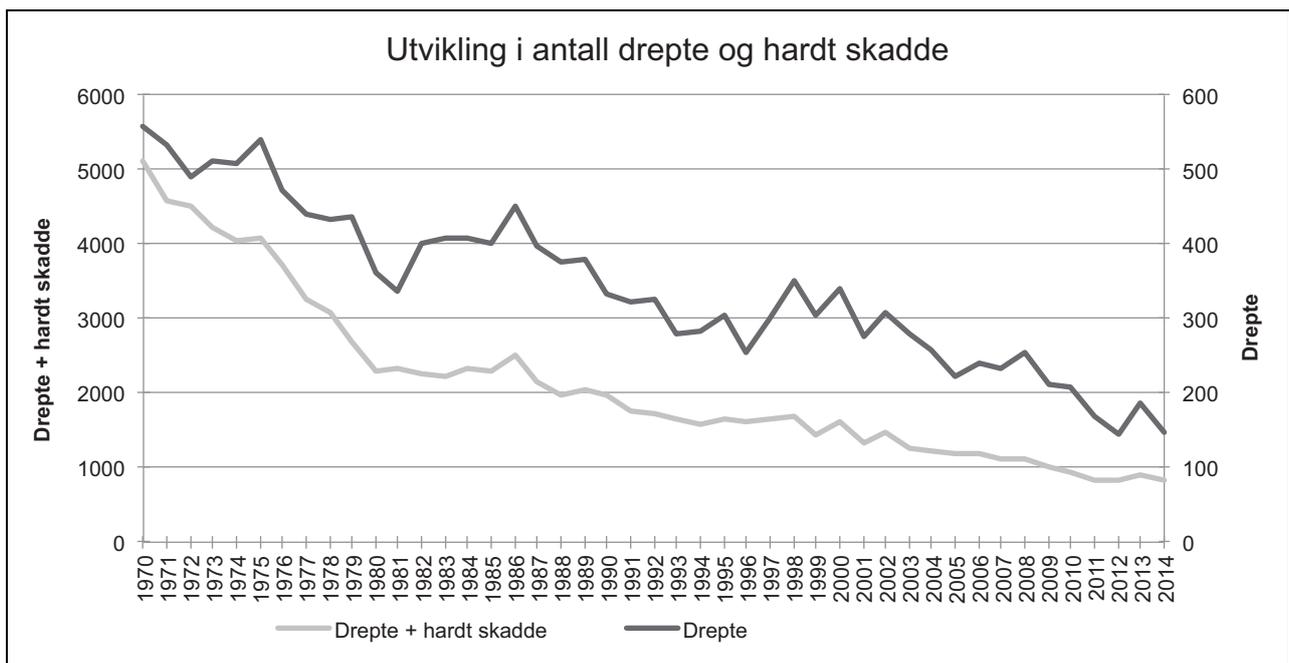
30,7 km veg ble utbedret i 2014 slik at vegbredden tilfredsstilte kravet for å etablere gul midtlinje. Målet var 20,9 km. Avviket skyldes i hovedsak at åpningen av prosjektet E39 Hjartåberga ble utsatt fra 2013 til 2014.

I 2014 ble det tilrettelagt totalt 68,1 km riksveg for gående og syklende. 8 km av dette var som en del av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder. Målet var henholdsvis 51 km veg totalt og 3,3 km i byer og tettsteder. Avviket skyldes i hovedsak at åpningen av prosjektene Astad – Knutset og Knutset – Høgset på E39 i Møre og Romsdal ble utsatt fra 2013 til 2014.

Trafikksikkerhet

I 2014 ble 821 personer hardt skadd eller drept i vegtrafikkulykker. Dette er 69 færre enn i 2013. Det omkom 147 personer som er 40 færre enn i 2013. Nedgangen fra 2013 til 2014 er på 21 pst. Med unntak av enkeltåret 2013 har det fra 2008 vært en entydig og betydelig nedgang i antall omkomne i vegtrafikken. Figur 5.3 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 1970 til og med 2014. Fra 1970 til 2014 er antall omkomne redusert med 74 pst. og antall hardt skadde med 85 pst. Samtidig er trafikken mer enn tredoblet.

Tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2014 ble beregnet å ha gitt om lag 11 færre drepte og hardt skadde. I Prop. 1 S (2013–2014) ble det lagt til grunn at det skulle gjennomføres tiltak med en beregnet virkning på 8 færre drepte



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970

og hardt skadde. Målet og resultatet omfatter fysiske tiltak. Avviket har i stor grad sammenheng med at det i forbindelse med gjennomføring av dekkeleggingsprogrammet er etablert forsterket midtoppperking på betydelig flere kilometer riksveg enn opprinnelig planlagt. I tillegg er framdriften på enkelte prosjekter framskyndet.

I 2014 ble det bygd midtrekkverk på 33 km tog trefelts riksveger, mens målet var 22 km. Avviket skyldes i hovedsak framskyndet framdrift på prosjektene E6 Biri – Vingrom i Oppland, rv 4 Lygna sør i Oppland, E16 Nestunnelen – Rørvik i Buskerud, og E6 Mære – Vist i Nord-Trøndelag.

Forsterket midtoppperking er et godt supplement til midtrekkverk, da det krever mindre vegbredde og er mindre kostnadskrevenende å etablere. Det ble i 2014 etablert forsterket midtoppperking på 213 km riksveg, mens målet var 74 km. Ved utgangen av 2014 er det i alt etablert forsterket midtoppperking på 1 040 km riksveg.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2014 var 93,5 pst. som brukte bilbelte i tettbygd strøk, og 95,9 pst. utenfor tettbygd strøk. Sammenliknet med 2013 er det en liten nedgang i tettbygd strøk og en liten økning utenfor tettbygd strøk. Resultatet viser at målene for 2014 om at minst 92 pst. skal bruke bilbelte i tettbygd strøk, og at minst 95 pst. skal bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk, er nådd.

Statens vegvesens trafikksikkerhetskampanjer ble videreført i 2014. Hovedaktivitetene har vært rettet mot fart, bilbelte og kampanje for å bedre samspillet mellom bilister og syklistene. Arbeidet med å lansere ny bilbeltekampanje ble påbegynt.

Antall tungtransportkontroller særlig for å kontrollere bremses og vinterutrustning som dekk og kjetting har vært et prioritert område i 2014. Kontroll av kabotasje ble økt. Antall kontroller av tunge kjøretøyer har økt fra om lag 70 000 i 2013 til om lag 86 500 i 2014. Økt målretting av kontrollaktivitet gir en økt oppdagelsesrisiko og bidrar til at flere forhold avdekkes.

Det er gjennomført flere kjøre- og hviletidskontroller enn målet var for 2014. Gjennomførte kontroller økte med 30 pst. Årsaken er at Statens vegvesen har bedre kontrollverktøy, og at det er flere kjøretøyer med digital fartsskriver som gjør det raskere å kontrollere kjøre- og hviletid, enn kontroll med de analoge fartsskriverne.

Innenfor tilsynsvirksomheten har Statens vegvesen økt antallet stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller med om lag 40 pst. Tilsyn med yrkessjåførutdanningen har også vært et prioritert område da dette bidrar til å avdekke læresteder med manglende pedagogiske forutset-

ninger for å oppfylle forskriftens krav og intensjoner. Tilsynsaktiviteten fører ofte til positive endringsprosesser hos lærestedene. Det er gjennomført 85 tilsyn i 2014 mot 74 i 2013.

Miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrå var utslippet av klimagasser fra vegtrafikken 10,2 mill. tonn i 2014, en økning på 0,7 pst. fra 2013. Utslippene av klimagasser fra nye personbiler ble redusert fra 123 g/km i 2013 til 110 g/km i 2014. Det ble registrert 18 090 nye elbiler i 2014, en økning på 129,5 pst. fra 2013. Inkludert bruktimport ble det første gangsregistrert totalt 21 157 personbiler med nullutslipp i 2014.

Prosjektet «Lavere energibruk i Statens vegvesen» ble videreført i 2014, med vekt på å finne tiltak som både har en energimessig og økonomisk gevinst. For de vegprosjektene som ble åpnet for trafikk i 2014, er det beregnet at CO₂-utslippet fra trafikken er redusert med om lag 13 700 tonn i vegens åpningsår. Reduksjonen er hovedsakelig knyttet til innkorting av veg.

2014 var et bedre år enn 2013 med lavere lokal luftforurensning i de største byene. Kravene i forurensningsforskriften ble innfridd i alle byer, unntatt Oslo, hvor kravet til årsmiddel for NO₂ ble overskredet. Mye av nedgangen i forurensningen skyldes meteorologiske forhold og innsatsen for støvdemping.

Bruk av piggfrie dekk er avgjørende for å redusere svevestøv. Det er bare Bergen og Oslo som har piggdekkgebyr, og i disse byene var piggfriandelen henholdsvis 86 og 85 pst. i sesongen 2014/2015. Dette er omtrent på samme nivå som i sesongen 2013/2014. I Drammen var piggfriandelen 80 pst., i Fredrikstad 79 pst., i Stavanger 78 pst. og i Trondheim 64 pst.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved noen boliger. Det ble gjort tiltak ved om lag 40 boliger, tilsvarende om lag 90 personer, for å få boligene under grenseverdien i forskriften (42 dB innendørs). Fram mot 2017 er det behov for tiltak på om lag 100 boliger. I tillegg til støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjonalt mål om å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2014 ble det gjennomført tiltak for over 300 personer som er utsatt for støy over 38 dB, i forbindelse med vegutbygginger.

Det ble utbedret 19 konfliktpunkter mellom veg og naturmangfold i 2014. Målet var 11. Avviket skyldes i hovedsak utbedring av vandringshindre for fisk i tråd med vannforskriften, som ikke

var kartlagt da oversikten over konfliktpunkter ble utarbeidet.

Det er kartlagt eller igangsatt tiltak mot fremmede arter i 69 driftskontraksområder. For investeringsprosjektene er bekjempelse av fremmede arter ivaretatt i 82 investeringsprosjekter.

I 2014 ble arbeidet med oppfølging av vannforskriften videreført, og vannforvaltningsplanene sendt på høring. Tidligere har utbedring av kulverter som hindrer fiskevandring, vært viktig, men miljømyndighetenes oppmerksomhet dreies nå mer mot avrenning av forurenset vann og salt fra veien.

Ved inngåelse av driftskontrakter stilles det krav til saltbruk for å unngå miljøbelastninger samtidig som trafikksikkerheten ivaretas. Saltforbruket vinteren 2014/2015 var på 239 000 tonn. Dette er en økning med om lag 27 pst. fra sesongen 2013/2014. Hovedårsaken til dette er den store forskjellen på værforholdene på Vestlandet der vinteren 2013/2014 var ekstrem mild, mens værforholdene i 2014/2015 var mer vekslende med stort behov for å salte vegene.

I 2014 ble det brukt 1 471 dekar dyrket jord til vegformål. Dette er 47 dekar mer enn forutsatt. Årsaken var bl.a. at åpningen av prosjektet E39 Hjartåberga ble utsatt fra 2013 til 2014.

Universell utforming

Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye veganlegg. Statens vegvesen arbeider systematisk med å oppgradere eksisterende infrastruktur. Arbeidet er omfattende og krever ofte samarbeid med flere aktører. Sju kollektivknutepunkter langs riksveg ble oppgradert med universell utforming i 2014, mens målet var å utbedre tre. Videre ble 95 holdeplasser langs riksveg oppgradert i 2014, mens målet var 22 holdeplasser. Årsakene til avviket er bl.a. at tiltak ble forsert og tiltak som opprinnelig skulle vært ferdigstilt i 2013, først ble ferdig i 2014.

Statens vegvesen har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjonene, de andre transportetatene og andre offentlige aktører innen fagområdet. I samarbeid med Direktoratet for byggkvalitet ble arbeidet med Veifinning og orientering (hvordan alle skal finne fram og enkelt kunne orientere seg på en reise) slutført i 2014, og nye faglige råd for bruk av arkitektoniske virkemidler ble lansert i januar 2015.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015 ¹	Forslag 2016
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	10 112 802	10 484 517	11 063 000
26	Vegtilsyn	11 949	16 429	16 800
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	458 575	445 903	458 100
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	10 967 070	11 862 671	14 878 000
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 088 701	929 000	662 700
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	76 494	333 000	339 900
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	17 941	66 885	25 700
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	486 864	445 936	540 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	295 482	416 745	357 600
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	225 000	221 500	192 500
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	752 680	580 356	596 000
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger		85 000	87 500
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	510 885	694 481	983 600
	Sum kap. 1320	25 004 443	26 582 423	30 201 400

¹ Ved behandlingen av Prop. 119/Innst. 360 S (2014–2015) ble kap. 1320, post 23 økt med 17,0 mill. kr, post 30 økt med 178,0 mill. kr, post 31 økt med 40,0 mill. kr og post 63 økt med 10,0 mill. kr.

Budsjettforslaget for 2016 for Statens vegvesen er totalt på 30 201,4 mill. kr som er en økning på 3 619,0 mill. kr eller 13,6 pst. fra saldert budsjett 2015. Dette innebærer en oppfølging på 72,3 pst. av den økonomiske rammen etter tre år av den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 11 063,0 mill. kr. Dette er en økning på 578,5 mill. kr eller 5,5 pst. fra saldert budsjett 2015.

Det foreslås bevilget 16,8 mill. kr til post 26 Vegtilsyn, og 458,1 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

På investeringspostene (postene 30, 31, 35, 36 og 37) foreslås bevilget til sammen 16 464,0 mill. kr. Dette er en økning på 2 742,8 mill. kr eller 20,0 pst. fra saldert budsjett 2015.

Til post 30 Riksveginvesteringer, foreslås bevilget 14 878,0 mill. kr som er en økning på 3 015,3 mill. kr eller 25,4 pst. fra saldert budsjett 2015.

Til skredsikring foreslås det bevilget 1 258,7 mill. kr, fordelt med 662,7 mill. kr til post 31 Skredsikring riksveger, og 596,0 mill. kr til post 62 Skredsikring fylkesveger. For post 31 er det en reduksjon på 266,3 mill. kr eller 28,7 pst. fra saldert budsjett 2015. For post 62 er det en økning på 15,6 mill. kr eller 2,7 pst. fra saldert budsjett 2015.

Til post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, foreslås det bevilget 339,9 mill. kr.

Det foreslås bevilget 25,7 mill. kr på post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

Til post 36 E16 over Filefjell, foreslås bevilget 540,0 mill. kr som er en økning på 94,1 mill. kr eller 21,1 pst. fra saldert budsjett 2015.

Det foreslås bevilget 357,6 mill. kr til post 37 E6 vest for Alta, som er en reduksjon på 59,1 mill. kr eller 14,2 pst. fra saldert budsjett 2015.

Til post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, foreslås det bevilget 192,5 mill. kr.

Til post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger, foreslås det bevilget 87,5 mill. kr.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, er 983,6 mill. kr. Dette er en økning på 289,1 mill. kr eller 41,6 pst. fra saldert budsjett 2015.

Mål og prioriteringer 2016

Det er et mål å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som fremmer samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og løser innbyggernes behov for framkommelighet. Spesielt er det utfordringer knyttet til transportavviklingen i de største byene. Regjeringens prioriteringer i budsjettet vil bidra til å gjøre trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere og bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard og fortsatt høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet vil bedre trafikk sikkerheten. Klima- og miljøhensyn ivaretas i utbygging, drift og vedlikehold av framtidige prosjekter.

Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten av vegnettet, og for at forfallet skal stanses tidlig i perioden. Nivået på midler til vedlikehold i budsjettforslaget er en forsering sammenliknet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Veksten i forfallet stanses i 2015 og vedlikeholdsetterslepet blir også redusert. Prioriteringen av midler til vedlikehold i 2016 medfører at vedlikeholdsetterslepet reduseres. I tillegg er det satt av betydelige midler til fornying som også vil redusere vedlikeholdsetterslepet. Samlet blir vedlikeholdsetterslepet på riksveg redusert med om lag 2,1 mrd. kr i 2016.

Tilstrekkelig med midler til vedlikehold gjør det også mulig å gjennomføre fornyingstiltak over investeringsbudsjettet og vedlikeholdstiltak i samme entrepris. Dette gir mer rasjonell utnyttelse av ressursene. Fornyningstiltak, i hovedsak tiltak i riksvegtunneler, prioriteres for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

De nærmeste årene skal det gjennomføres betydelige tiltak i om lag 200 riksvegtunneler som er lengre enn 500 meter, og som har mangler i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg utbedres kritisk forfall og andre forhold som er viktige for tunnelenes sikkerhet, pålitelighet og driftssikkerhet. For tunneler med stor tra-

fikk og/eller dårlige omkjøringsmuligheter utbedres alt forfall samtidig med tiltak i henhold til forskriftene for å unngå at tunneler må stenges i to omganger med de ulemper dette medfører for trafikantene. Omfanget av utbedringer som må tas samtidig med tiltak etter forskriftene, ser ut til å bli mer omfattende enn tidligere antatt. Dette betyr at en større andel av kostnadene kommer tidligere enn forutsatt i Nasjonal transportplan. I tillegg viser erfaringene med prosjektering og inngåelse av kontrakter at det må påregnes kostnadsøkninger for en del tunneler sammenliknet med tidligere estimater.

Statens vegvesen vil foreta en ny vurdering av de totale kostnadene. På denne bakgrunn vil det bli vurdert om det er nødvendig å forlenge tidsfristen fram til utgangen av 2021 for å gjennomføre krav i forskriftene. Dette vil i så fall begrenses til de tunneler som har lavest risiko for ulykker og hendelser. Tunnelene på TEN-T vegnettet som omfattes av EU-direktivet om tunnelsikkerhet, skal utbedres innen 2019. For tunneler der det er aktuelt med helt nye vegtraséer eller tunneler, bl.a. på E16 Voss – Arna i Hordaland og E6 gjennom Sørfold i Nordland, vil det bli gjennomført minimumstiltak som sikrer et akseptabelt sikkerhetsnivå. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere orientering.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2016 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte og igangsatte prosjekter prioriteres.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres kontroll av vinterutrustning og bremses på tunge kjøretøy, samt kabotasje. I tillegg prioriteres tiltak for å bedre tjenestetilbudet gjennom å utvikle flere selvbetjeningsløsninger. Videre økes innsatsen knyttet til transportkriminalitet.

Regjeringen er opptatt av at Statens vegvesen skal drives effektivt. I følge Statens vegvesens effektiviseringsprogram skal etaten innen 2023 redusere de kostnadene som etaten direkte kan påvirke, med 10–15 pst. sammenliknet med ventet utvikling uten effektivisering. For 2015 er det lagt til grunn en effektiviseringsgevinst på 300 mill. kr. Effektiviseringsprogrammene i etatene er nærmere omtalt under del III.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 5.1 viser årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen for den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023, bevilgning 2015 (med revidert nasjonalbudsjett 2015), forslag til bevilgning for 2016 og oppfølgingen av rammen i Nasjonal transportplan etter tre år.

Tabell 5.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017

		Mill. 2016-kr				
Post	Betegnelse	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2014–2017	Bevilgning 2015	Forslag 2016	Diff. mot NTP i kr	Oppfølging av NTP i pst.
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	10 336,0	10 806,1	11 063,0	1 293,0	78,1
26	Vegtilsyn	17,6	16,9	16,8	-5,3	67,5
29	Vederlag til OPS-prosjekter	500,4	458,1	458,1	-126,9	68,7
30	Riksveginvesteringer	14 365,6	12 365,8	14 878,0	-4 653,4	66,9
31	Skredsikring riksveger	982,6	995,2	662,7	-74,6	73,1
36	E16 over Filefjell	514,0	458,0	540,0	-92,8	70,5
37	E6 vest for Alta	349,5	428,0	357,6	138,6	84,9
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	215,0	221,5	192,5	-6,0	74,3
62	Skredsikring fylkesveger	693,7	596,0	596,0	292,9	64,4
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	519,3	714,6	983,6	689,0	108,2
Sum kap. 1320		28 493,7	27 060,2	29 748,3	-3 131,4	72,3
70	Tilskudd utbyggingsselskapet for veg	-	-	1 000,0	-	-
80	Driftskreditt	-	-	300,0	-	-
Sum kap. 1321		-	-	1 300,0	-	-
Sum kap. 1320 og 1321		28 493,7	27 060,2	31 048,3	-1 831,4	73,4

Nasjonal transportplan 2014–2023 er basert på en forutsetning om gradvis opptrapping av den økonomiske rammen. Oppfølgingen for Statens vegvesen etter tre år er 72,3 pst. I tillegg til Statens vegvesen vil utbyggingsselskapet for veg i 2016 bygge prosjekter som inngår i Nasjonal transportplan. Bevilgningene til utbyggingsselskapet for veg er derfor vist som egen linje i tabell 5.1 om oppfølging av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Oppfølgingen etter tre år er 73,4 pst. når utbyggingsselskapet for veg inkluderes i oppfølgingen. Det vises for øvrig til omtale i Del III, Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.

For å følge opp Nasjonal transportplan 2014–2023 og Sundvolden-erklæringen foreslås det 1 230 mill. kr over rammetilskuddet til fylkeskommunene på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett til opprusting av fylkesveger

for 2016, en økning på 200 mill. kr fra 2015. Over rammetilskuddet foreslås det 279,3 mill. kr til gjennomføringen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg i 2016, som er en videreføring av bevilgningsnivået fra 2015.

Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant og kjøretøy m.m.

Det foreslås bevilget 11 063,0 mill. kr i 2016. Med dette vil 78,1 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter tre år. Foreslått bevilgning gjør det mulig å sette av tilstrekkelig med midler til vedlikehold av riksveger slik at forfallet av vegnettet vil reduseres noe. I tillegg er det satt av midler til fornying på post 30 Riksveginvesteringer, som gjør at vedlikeholdsetterslepet reduseres med om lag 2,1 mrd. kr.

Bevilgningen på post 23 benyttes til forvaltning av riks- og fylkesveger, herunder overordnet ledelse og strategisk planlegging, til drift, vedlikehold, byggherreoppgaver innen drift og vedlikehold, trafikant- og kjøretøytilsyn, forskning og utvikling og drift av Norsk vegmuseum.

Til Norsk vegmuseum settes det av 38,5 mill. kr som er en videreføring fra 2015.

Det foreslås 50 mill. kr til forskning og utvikling på post 23. Forskning og utvikling omtales nærmere under Andre saker.

Forvaltning av riks- og fylkesveg m.m.

Det foreslås 2 200 mill. kr til forvaltning av riks- og fylkesveger i 2016, inkl. overordnet ledelse og strategisk planlegging.

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

Etter vegloven har staten ansvaret for forvaltning av riksvegene og fylkeskommunene for forvaltningen av fylkesvegene. Statens vegvesen gjennomfører forvaltningsoppgaver for både staten og fylkeskommunene. Etaten har i tillegg oppgaver etter vegtrafikkloven både på riks- og fylkesveger. Av oppgaver nevnes:

- Vedta og gjennomføre trafikkregulerende tiltak, fastsette veglister, behandle dispensasjon for spesialtransporter
- Ansvar for å drifte vegtrafikksentralene som overvåker og styrer trafikken, herunder tunneler på riks- og fylkesveger
- Forvalte grunneiendommer, avgi eller bistå ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, behandle eller bistå ved behandling av søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel, gravetillatelse
- Samle inn eller bistå ved innsamling og bearbeiding av veg- og vegtrafikkdata
- Etablering og drift av automatisk trafikk kontroll (ATK)
- Inspeksjon og sikkerhetskontroll av veg og vegrelaterte elementer
- Ivareta arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

Drift

Det foreslås 3 150 mill. kr til drift av riksveger i 2016.

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

Basert på en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det for vinterdriften innført krav om høyere standard i de kontrakter som gjelder fra 2013. Den nye standarden omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til friksjon på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. I 2016 vil den nye standarden omfatte om lag 60 pst. av driftskontraktene.

Driften av vegnettet omfatter en rekke tiltak som har betydning for miljøet, og de som bør langs vegen. Dette omfatter driftsmessige utbedringer av konflikter mellom vegen og biologisk mangfold, tiltak mot fremmede arter, måling av luft- og vannkvalitet samt drift av objekter som er statens ansvar i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner m.m.

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

Driftskontraktene, som normalt har en varighet på fem år, har gjennomgått betydelige endringer de siste årene. Den viktigste endringen har vært en mer balansert risikofordeling der Statens vegvesen har tatt en større del av risikoen for kostnader som bl.a. skyldes omfanget av vinterdriften. Dette har bidratt til økt konkurranse og over tid til reduserte kostnader. Kostnadene for driftskontrakter med start i 2015 har økt med fire pst. sammenliknet med kontraktene de avløser. Dette må ses på bakgrunn av at de nye kontraktene har økt i omfang, og det er satt høyere krav til standard og kvalitet.

Vedlikehold

Det foreslås 3 260 mill. kr til vedlikehold av riksveger i 2016. Dette er en økning med vel 285 mill. kr fra 2015. Dette innebærer at det er avsatt tilstrek-

kelig midler til at noe av vedlikeholdsetterslepet reduseres. Ut fra en hensiktsmessig utnyttelse av ressursene vil fordelingen av midler mellom de ulike tiltakstypene variere noe fra år til år.

Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på og sikre funksjonaliteten på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og andre tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdet skal bidra til å sikre god trafiksikkerhet, god framkommelighet, godt miljø og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper. I tillegg vil tilstrekkelig med midler til vedlikehold bidra til at driftskostnadene ikke øker.

Det er store utfordringer med vedlikeholdet. Mange av bruene på riksvegnettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder med behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen til vedlikehold på bruene, men også for å gjennomføre større utbedringsarbeider. Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften. Det budsjetteres med 430 mill. kr til vedlikehold av bruer og ferjekaier i 2016. Dette er en økning på om lag 60 mill. kr fra 2015.

En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. Mange er lange og har mye teknisk utstyr. Det er behov for omfattende reparasjon og vedlikehold av det tekniske utstyret. Utbedring av forfall og oppgraderinger for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene er forutsatt finansiert over investeringsposten, jf. omtale av underpost Fornyng, under post 30 Riksveginvesteringer. For å få en effektiv utnyttelse av ressursene er det viktig at den totale satsingen på vedlikehold og oppgradering av tunneler ses i sammenheng.

Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk prioriteres, samt å reparere skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling. Videre prioriteres tiltak i tunneler med forfall og behov for oppgraderinger for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene. Det budsjetteres med 700 mill. kr til tunnelvedlikehold i 2016 som er en økning på om lag 100 mill. kr fra 2015. Total innsats til vedlikehold og fornyng av tunneler (post 23 og post 30 samlet) i 2016 er på om lag 2 500 mill. kr, som er en økning med om lag 1 100 mill. kr fra 2015.

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

Til vedlikehold av vegdekker er det satt av 1 300 mill. kr i 2016. Oljeprisen har gått ned det siste året og Statistisk sentralbyrås dekkeindeks viser en nedgang på om lag 8 pst. fra 2014 til første kvartal 2015. Den samme prisutviklingen gjenspeiles i kontraktene for dekkevedlikehold. Forutsatt at prisen holder seg på dagens nivå, vil dette beløpet gi nye vegdekker på om lag 1 400 km riksveg, og andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard vil være på om lag samme nivå som i 2015. Det er videre nødvendig å sette av midler for å sikre riktig levetid for de nye vegdekene, herunder rensk av grøfter og vedlikehold av dreneringssystemet langs vegene.

Vegfundamentet må holdes fritt for vann for å sikre vegens bæreevne. Flere perioder med intense nedbørsmengder påvirker vegens bæreevne. Til grøfter, kummer og rør settes det av om lag 270 mill. kr i 2016 som er en økning med om lag 70 mill. kr fra 2015.

Det er viktig å ta vare på vegutstyr for trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø. Dette omfatter bl.a. utbedring av rekkverk langs vegen, profilerte kantlinjer, ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet veg- og trafikkutstyr m.m. som skal redusere faren for personskaade ved påkjørsel. Til vedlikehold av vegutstyr er det satt av om lag 400 mill. kr i 2016, som er en reduksjon med om lag 40 mill. kr fra 2015. I dette inngår også strakstiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av om lag 150 mill. kr i byggherrekostnader.

Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg

Gjennom forvaltningsreformen påtok staten seg ansvaret for byggherrekostnadene innenfor drift og vedlikehold på fylkesvegnettet.

Det foreslås om lag 400 mill. kr for å dekke byggherrekostnadene for fylkesveger i 2016.

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

Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås 1 970 mill. kr til trafikant- og kjøretøyområdet i 2016.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres oppgavene i tråd med målene for trafikksikkerhet og miljø i Nasjonal transportplan 2014–2023. Samtidig skal brukernes forventninger til service, kvalitet og en effektiv forvaltning ivaretas.

I trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig å legge til rette for gode trafikkerferdigheter hos førere av kjøretøy og sikre god trafikksikkerhetsmessig standard på kjøretøyene. For å redusere utslippene fra vegtrafikken er det viktig å sikre god miljømessig standard på kjøretøyene. Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle nasjonalt regelverk, samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Andre oppgaver er å forebygge og avdekke ulovlig aktivitet knyttet til kjøretøy og førerrettigheter, samt å sikre forbrukerrettigheter og å fremme like konkurransevilkår mellom aktører i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Den styrkede utekontrollinnsatsen som ble iverksatt i 2015, videreføres i 2016. Kontroll av vinterutrustning og bremsere på tunge kjøretøy, samt kabotasje, prioriteres. Muligheten for ulike metode- og kontrollverktøy som kan følge opp kravet om effektiv kontroll av kabotasje, vil utredes i 2016. Statens vegvesen vil i 2016 styrke dialogen og samarbeidet med andre kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt. Dette innebærer bl.a. å legge bedre til rette for felles kontroller og utveksling av informasjon og kompetanse.

Det vil arbeides videre med tiltak for økt målretting av kontrollene. I 2016 vil det startes arbeid med å utvikle et system for risikoklassifisering av transportforetak. Formålet er å legge til rette for en mer effektiv og målrettet kontrollinnsats. Målet er at de som har alt i orden skal kunne kjøre videre, mens de som klassifiseres som risikoobjekter underlegges grundigere kontroller.

Kontroll av obligatorisk brikke for tunge kjøretøy er innført som et fast kontrollpunkt i den ordinære utekontrollen.

For å sikre økt etterlevelse av regelverket på trafikant- og kjøretøyområdet, skal det arbeides videre med å utarbeide hjemler for effektive sanksjoner mot ulovlig kabotasje og brudd på vegtrafikklovgivningen. Det skal også settes i verk tiltak for å øke bruken og analysere effekten av nyut-

viklede kontrollkonsepter, som verktøy for brikkekontroll og vektkontroll.

En utvidet adgang til å kunne holde kjøretøy tilbake, herunder bruk av hjullås ble innført ved lovendring som trådte i kraft 1. mai 2015. Dette skal bidra til økt trafikksikkerhet og likere konkurransevilkår. Statens vegvesen får i 2015 nødvendige retningslinjer og utstyr på plass, slik at hjullås kan tas i bruk i vintersesongen 2015/2016.

Statens vegvesen utfører en rekke tjenester innen trafikant- og kjøretøyområdet, slik som førerprøver, utstedelse av førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroll av tunge og lette kjøretøy i hall og registrering av kjøretøy. Flere av tjenestene har blitt eller vil bli selvbetjente, slik at brukerne ikke lenger må møte fram på en trafikkstasjon for å få utført disse. Selvbetjente løsninger blir godt mottatt av brukerne og bidrar til økt tilgjengelighet og likebehandling av innbyggerne, samt til effektiviseringsgevinster for vegvesenet. I 2016 vil videre utvikling og drift av selvbetjeningsløsninger prioriteres slik at tjenestene blir enklere og mer tilgjengelige.

Omfanget av ulovlige aktiviteter innen trafikant- og kjøretøyområdet er økende. Eksempler på aktiviteter er forfalskning av rettighetsdokumenter, ulovlig verksteddrift og ulike former for transportkriminalitet som ulovlig kabotasje, brudd på regelverk om arbeidsforhold og lønn, juks og manipulering av fartsskrivere, brudd på kjøre- og hviletidsreglene m.m. For kjøretøy er teknisk manipulering og bytte av identitet og kloning aktuelle områder. Det er lav risiko for å bli oppdaget, lave straffer og stor mulighet for fortjeneste. Aktivitetene har konsekvenser for trafikksikkerhet, konkurransevilkår, forbrukerrettigheter, skatter og avgifter, arbeidsmiljøloven m.m. Statens vegvesen vil i 2016 etablere en midlertidig enhet med formål å forebygge og avdekke kriminell og samfunnsskadelig aktivitet innen trafikant- og kjøretøyområdet. Vegvesenet vil i dette prosjektet samarbeide med andre offentlige etater og næringsaktører.

Stikkprøver av periodiske kjøretøykontroller og tilsyn med omfang og innhold ved opplæringsinstitusjoner skal prioriteres som tidligere, samtidig som nye krav fra EU krever økt tilsyn med fartsskriververksteder. Tilsynsvirkomheten skal bli mer målrettet, noe som medfører økt ressursbruk pr. tilsyn. Tilsynsområdet utvides i 2016 gjennom nye tilsynsoppgaver. Statens vegvesen vil være tilsynsmyndighet for EUs krav om rettigheter for busspassasjerer, herunder bl.a. rett til assistanse for personer med nedsatt funksjons- eller bevegelsevne. Videre vil Statens vegvesen

få som oppgave å føre tilsyn med løyveutdanningen. Etaten er også utpekt som tilsynsmyndighet for nytt regelverk om parkering på vilkår, som vil omfatte både privat og offentlig parkeringsvirksomhet.

Statens vegvesen har tidligere evaluert føreropplæringsmodellen som ble innført i 2005. Enkelte justeringer i opplæring og førerprøve vil bli implementert i 2016. For å lykkes med intensjonene i føreropplæringsmodellen er trafikklærernes kompetanse viktig. Statens vegvesen vil vurdere kravene til utdanning for trafikklærere.

Antall eldre med førerkort er økende og eldre bilførere er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Økt levealder og mobilitet medfører økt eksponering i trafikken. Oppfriskningskurset «Bilfører 65+» ble fra 2015 tilbakeført til Statens vegvesen fra private aktører. Kurset er blitt godt motatt, og det videreføres. Statens vegvesen informerer om tilbudet i brev til alle 70-åringer som har førerkort. Ulykkesutviklingen vil følges opp med tanke på å vurdere eventuelle ytterligere tiltak.

For å kunne tilby effektive og kvalitative tjenester vil Statens vegvesen videreføre kompetansehevende tiltak for eget personell. Dette vil i 2016 også omfatte kontrollpersonell for å sikre at krav til sertifisering er oppfylt innen 2018.

Prøveordningen for modulvogn tog er gjort permanent, og det er fastsatt kriterier som må være oppfylt for at nye vegstrekninger skal kunne godkjennes for slike kjøretøyer. I løpet av 2016 vil Statens vegvesen fastsette de tekniske kravene for modulvogn tog og samtidig søke å harmonisere regelverket bedre med Sverige og Danmark.

Statens vegvesen vil videreføre gjeldende strategi for trafikksikkerhetskampanjer. Kampanjene skal rette seg mot de mest alvorlige ulykkene. De siste årene har bilbelte, fart og samspill mellom bilist og syklist vært hovedtema. Dette er fortsatt aktuelle kampanjetema.

Distraksjon av fører er et stadig mer aktuelt tema som følge av utviklingen av ny og oppmerksomhetskrevende teknologi i bilene. Med bakgrunn i at distraksjon kan ha vært medvirkende faktor i anslagsvis 25 pst. av dødsulykkene, vil Statens vegvesen i 2016 vurdere nærmere om dette skal være et kampanjetema for de kommende årene.

Autosys

Autosys er Statens vegvesens førerkort- og motorvognregister. Det opprinnelige systemet ble utviklet tidlig på 80-tallet og er nå utdatert både teknisk og funksjonelt og må erstattes. De delene

som gjelder førerkort, er allerede gjennomført og satt i drift.

Et velfungerende førerkort- og motorvognregister er avgjørende for nær sagt alle de publikumstjenester og forvaltningsoppgaver Statens vegvesen utfører på trafikkstasjonene. I tillegg benyttes systemet i utstrakt grad av andre sentrale brukere som Politi, tollmyndighetene, Forsvaret, Skatt, bilbransjen, forsikringsselskap etc. Det er i forbindelse med Skatteetatens overtakelse av avgiftsbehandling knyttet til kjøretøy fra Tolldirektoratet etablert et tett samarbeid mellom Autosys-prosjektet og Safir-prosjektet i Skatteetaten. Det vil innebære stor risiko og høye kostnader til parallell drift av gammelt og nytt system ved ikke å erstatte kjøretøydelen med en ny løsning i overskuelig framtid. Risikoen for sammenbrudd og feil i dagens motorvognregister øker som følge av forlenget utviklingstid og endringer i andre eksterne forhold.

Samferdselsdepartementet har tidligere redegjort for forsinkelser og økte kostnader i prosjektet, samt videre arbeider, herunder at det er igangsatt kvalitetssikring av gjenstående deler av prosjektet, senest i Prop. 1 S (2014–2015).

Kvalitetssikringen har vært gjennomført i flere trinn. Sommeren 2013 ble det i tråd med kvalitetssikrer sine anbefalinger besluttet å ferdigstille førerkortdelen. Arbeidet med disse leveransene gikk i henhold til justert plan og systemet ble tatt i bruk 1. september 2014. Videre utvikling av Autosys kjøretøy ble besluttet stoppet inntil det var gjennomført revidert KS2.

Revidert KS2 for gjenstående deler av prosjektet (kjøretøy), med anbefaling til ny styrings- og kostnadsramme, er nå gjennomført. Rapporten konkluderer med en total kostnadsramme for hele prosjektet på 1 810 mill. kr og at prosjektet vil kunne ferdigstilles i løpet av perioden 2016–2021. Det er til og med 2015 brukt om lag 650 mill. kr på de delene av prosjektet som allerede er gjennomført. Gjenstående deler har en styringsramme på 980 mill. kr og en kostnadsramme på 1 140 mill. kr. Til sammenlikning hadde prosjektet da det ble startet opp igjen i 2010 en kostnadsramme på 700 mill. 2009-kr som tilsvarer en kostnadsramme på om lag 850 mill. kr.

Det går fram av rapporten at økningen etter kvalitetssikrers vurdering i hovedsak skyldes en undervurdering av kompleksiteten ved KS2-gjennomgangen i 2009, samt at Statens vegvesen ikke har hatt tilstrekkelig erfaring med å gjennomføre så store og komplekse IT-prosjekter. I tillegg har satsningen på digitalt førstevalg og forenkling for

brukerne gjennom utvikling av nye selvbetjeningsløsninger, hatt betydning for omfanget.

Kvalitetssikrer har underveis i sitt arbeid og i den endelige KS2-rapporten kommet med flere tiltak og anbefalinger bl.a. knyttet til prosjekt- og eierstyring, gjennomførings- og kontraktstrategi. Flere av disse tiltakene er allerede gjennomført eller under implementering i Statens vegvesen. I tillegg til allerede gjennomførte tiltak vurderes det som helt nødvendig også å gjennomføre tiltak som er anbefalt i den endelige KS2-rapporten, for at prosjektet skal lykkes. Statens vegvesen er i gang med å implementere påpekte tiltak og anbefalinger i sitt videre arbeid.

Slik prosjektet nå er planlagt, omhandler det utvikling av Autosys kjøretøy som erstatning for det gamle motorvognregisteret med tillegg av nødvendig funksjonalitet. Gjenstående prosjekt er foreslått delt opp i to uavhengige hovedleveranser, en for godkjenning og en for registrering av kjøretøy. Registreringsleveransen er igjen delt opp i underleveranser. En slik oppdeling vil sikre at nytteverdi kan tas ut fortløpende etter hvert som de enkelte delene ferdigstilles. I tillegg til oppdelingen i flere delleveranser gjør valg av kontraktsform at Statens vegvesen løpende kan vurdere framdrift, kostnad og kvalitet.

Samferdselsdepartementet har tidligere fulgt opp prosjektet gjennom regelmessige statusrapporteringer og har ekstern bistand for å bistå i oppfølgingen av prosjektet. Regelmessig skriftlig statusrapportering med påfølgende statusmøter vil bli videreført når prosjektet starter opp igjen. Den eksterne rådgiveren er i gang med å utarbeide system som vil danne grunnlag for oppfølgingen. Departementet legger til grunn at Statens vegvesen følger opp de anbefalte tiltakene som har kommet fram i kvalitetssikringen.

Statens vegvesen viderefører arbeidet med Autosys kjøretøy innenfor en kostnadsramme for hele prosjektet på 1 810 mill. kr. Gjenstående leveranser har en styringsramme på 980 mill. kr og en kostnadsramme på 1 140 mill. kr.

Prosjektet finansieres innenfor Statens vegvesens budsjett, og det foreslås 140 mill. kr til å videreføre prosjektet i 2016.

Post 26 Vegtilsyn

Hovedmålet med Vegtilsynets virksomhet er å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivaretatt i Statens vegvesen ved at virksomheten blir utøvd sikkert og formålstjenlig til beste for trafikantene. Samferdselsdepartementet legger opp til å etablere Vegtilsynet

som et eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet i løpet av 2016, jf. omtale i del III. Ansvaret vil i første omgang som i dag, være knyttet til riksveginfrastrukturen. Departementet vil på noe lengre sikt vurdere om det er formålstjenlig å gi tilsynet flere oppgaver. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med dette.

I 2014 var Vegtilsynets hovedvirksomhet knyttet til tilsyn med Statens vegvesens regioner og Vegdirektoratet. Det ble gjennomført til sammen seks tilsyn under temaene overordnet sikkerhetsstyring, sikkerhetsstyring ved gjennomføring av prosjekt og sikkerhetsforvaltning av eksisterende veg. Tilsynet har også publisert to FoU-rapporter: «Metode for vurdering av effekten av Vegtilsynets virksomhet» og «Vurdering av behov for og forslag om forskrift for styring av sikkerheten på riksvegnettet».

Det foreslås bevilget 16,8 mill. kr i 2016. Midlene vil bli nyttet til tilsyn, FoU-oppgaver og arbeid med forslag til regelverksendring.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 458,1 mill. kr i 2016. I tillegg er det lagt til grunn 240 mill. kr i bompenger.

E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble satt i drift i juni 2005, samtidig som strekningen Øysand – Thamshamn ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2030. For 2016 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 188 mill. kr, som forutsettes finansiert med 78 mill. kr i statlige midler og 110 mill. kr i bompenger.

E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i august 2006, samtidig som strekningen Handeland – Feda ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2031. For 2016 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 157 mill. kr som forutsettes finansiert med statlige midler.

E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble satt i drift i august 2009, samtidig som strekningen ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2034. For 2016 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 341 mill. kr, som forutsettes finansiert med 211 mill. kr i statlige midler og 130 mill. kr i bompenger.

I tillegg er det satt av 12 mill. kr til mulige tillegg til kontraktene.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 14 878,0 mill. kr i 2016. Med dette vil 66,9 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være

fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 9 000 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabell 5.2 viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2016 sammenliknet

med den økonomiske rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter tre år.

Tabell 5.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2016, post 30

	Mill. 2016-kr.		
	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2014–2017	Forslag 2016	Oppfølging ift. NTP 2014–2017 i pst.
Store prosjekter	8 359,2	8 103,7	67,0
Programområder:			
– bymiljøavtaler	825,7	300,0	11,3
– utbedringstiltak	627,6	543,0	72,5
– tiltak for gående og syklende	627,6	600,0	61,5
– trafiksikkerhetstiltak	1 112,4	808,0	59,2
– miljø- og servicetiltak	177,5	111,7	41,6
– kollektivtrafikk og universell utforming	132,1	89,5	51,2
Sum programområder	3 502,9	2 452,2	49,5
Fornyning	940,5	1 822,6	81,0
Planlegging og grunnverv m.m.	992,3	1 844,5	103,1
Sum rutefordelte midler	13 794,9	14 223,0	66,1
Ikke rutefordelte midler:			
– Nasjonale turistveger		175,0	
– kjøp av reservebrumateriell		20,0	
– ferjefri E39		30,0	
– etatsutgifter		380,0	
– forskning og utvikling		50,0	
Sum ikke rutefordelte midler	570,7	655,0	85,8
Sum post 30	14 365,6	14 878,0	66,9

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2016 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte store prosjekter. Rasjonell anleggsdrift av vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges opp til forberedende arbeider og anleggsstart på flere nye, store prosjekter i 2016. Videre prioriteres fornyingstiltak, i hovedsak tiltak i riksveggtunneler for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Innenfor programområdene er det også store bindinger på tiltak innenfor trafiksikkerhet og utbedring,

og store deler av rammen til programområdene er derfor prioritert til å dekke utgifter til dette. Det er likevel prioritert midler til en rekke nye tiltak innenfor programområdene. I tillegg er det forutsatt 300 mill. kr i statlig bidrag til bymiljøavtaler.

Store prosjekter

Det foreslås 8 103,7 mill. kr til store prosjekter i 2016. I tillegg er det lagt til grunn 8 215 mill. kr i ekstern finansiering.

De statlige midlene vil i all hovedsak bli benyttet til å følge opp vedtatte riksvegprosjekter.

Følgende prosjekter med kostnad over 100 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2016:

- E18 Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus
- E39 Drægebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 9 Sandnes – Harstadberget i Aust-Agder
- E134 Førrestjørn i Rogaland
- E6 Kryss Flyplassvegen i Akershus

- E6 Frya – Sjøa i Oppland
- E6 Halselv – Sandelv – Møllnes i Finnmark (post 37)
- Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland

Tabell 5.3 viser prosjekter med en kostnadsramme over 500 mill. kr som er prioritert med statlige midler til anleggsstart i 2016, jf. også forslag til romertallsvedtak.

Tabell 5.3 Prosjekter med kostnadsramme over 500 mill. kr med anleggsstart i 2016

	Kostnadsramme mill. kr	Oppstart	Planlagt ferdig
E16 Øye – Eidsbru, Oppland	772	Juni 2016	2018
Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand, Telemark	624	November 2016	2018
Rv 77 Tjernfjellet, Nordland ¹	555	Oktober 2015	2018
E6 Tana bru, Finnmark	636	2016	2018

¹ Prosjektet finansieres over post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

E18 Varoddbrua i Vest-Agder, E39 Bjørset – Skei i Sogn og Fjordane og E6 Vindåsliene – Korporals bru i Sør-Trøndelag er også planlagt med oppstart i 2016, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme så snart det foreligger nærmere avklaringer og før anleggsstart.

Det planlegges anleggsstart i 2016 på rv 70 Meisingset – Tingvoll i Møre og Romsdal. Kostnadsrammen er under 500 mill. kr.

E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark hadde en opprinnelig kostnadsramme på 501 mill. kr. Den ble lagt fram for Stortinget i Prop. 93 S (2013–2014). Det foreligger nå ny kostnadsramme på 724 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Det er avsatt midler til forberedende arbeider i 2016 på de to OPS-prosjektene:

- Rv 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark
- Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland.

Det er lagt til grunn statlige midler og bompenger til forberedende arbeider og eventuell anleggsstart i 2016 på følgende prosjekter, med forbehold om Stortingets behandling og godkjenning av bompenggeopplegget:

- Rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud, jf. Prop. 146 S (2014–2015)
- E16 Bagn – Bjørge i Oppland, jf. Prop. 140 S (2014–2015)

- E6 Helgeland sør i Nordland, jf. Prop. 148 S (2014–2015).

I tillegg er det lagt til grunn bompenger til anleggsstart på prosjektet rv 36 Slåttekås – Arnes i Telemark, jf. Stortingets behandling av Prop. 108 S (2014–2015) og Innst. 312 S (2014–2015).

Det vises til den rutevise omtalen under Nærmere om investeringsprogrammet.

Programområdene

Det foreslås 2 452,2 mill. kr til tiltak innenfor programområdene i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 530 mill. kr i ekstern finansiering.

Ved inngangen til 2016 er det vesentlige bindinger og et høyt aktivitetsnivå. Store deler av rammen vil derfor gå til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede igangsatte prosjekter. Det prioriteres likevel midler til oppstart av en rekke nye tiltak.

Nedenfor omtales prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Bymiljøavtaler

Det foreslås 300 mill. kr til bymiljøavtaler i 2016. Prioriteringen er avhengig av resultatene fra forhandlingene om avtaler med de enkelte byområdene. Det pågår nå forhandlinger med Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag med

sikte på snarlig avtaleinngåelse. I tillegg til disse midlene foreslås det 100 mill. kr som statlig bidrag til planlegging av Fornebubanen over kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen. Tildeling forutsetter inngåelse av bymiljøavtale med Oslo/Akershus.

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtaler under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Utbedringstiltak

Det foreslås 543 mill. kr til utbedringstiltak i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 165 mill. kr i ekstern finansiering.

Utbedringstiltak er mindre tiltak for å forbedre vegens funksjonalitet. Midlene vil i hovedsak bli benyttet til breddeutvidelser, tiltak i tunneler, forsterkning av bruer, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. Utbedringstiltak vil, der det er hensiktsmessig, gjennomføres sammen med tiltak på underposten Fornying.

Det er bl.a. prioritert midler til å videreføre utbedringen av E16 på strekningen Kongsvinger – Vingersnoret, inkludert Norsenga bru, i Hedmark, av rv 94 på strekningen Skaidi – Hammerfest i Finnmark samt en rekke utbedringstiltak på rv 83 i Troms som en del av Vegpakke Harstad. I tillegg videreføres utbedringen av Forra bru på E14 i Nord-Trøndelag. Forskudd og tilskudd stilles til rådighet for utbedringen av Sandslikrysset på rv 580 i Hordaland.

Tiltak for gående og syklende

Det foreslås 600 mill. kr til tiltak som legger til rette for gående og syklende i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 220 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er prioritert midler til oppstart av utbyggingen av sykkelveg på strekningen Skjerpe – Krossmoen langs E39 i Rogaland, samt på delstrekningene Kløvi – Njøs, Bondeviki – Fardal og Fardal – Ylvisåker på rv 55 i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres midler til oppstart av byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Ølen – Ølensvåg på E134 i Rogaland. Det prioriteres også midler til oppstart av byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Toftemo – Dovre og Domås – x fv 491 langs E6 i Oppland. Det legges også opp til oppstart av prosjektene rv 15 Lom vest –

Nordre Vike i Oppland og til rv 93 Salkobekken – Øvre Alta i Finnmark.

Videre er det bl.a. prioritert midler til å videreføre bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Minde allé – Fabrikkgaten på E39 i Bergen og på strekningen Nor bru – Hjelle på rv 15/E39 i Sogn og Fjordane. I tillegg er det prioritert statlige midler og bompenger innenfor Miljøpakke Trondheim til å bygge gang- og sykkelveg på E6 Klett – Heimdal i Sør-Trøndelag. Det er prioritert bompenger innenfor Oslopakke 3 til å bygge gang- og sykkelveg langs rv 150 i Oslo på strekningen Vindern – Gaustad og langs E6 i Akershus på strekningen Kjellerholen – Hekseberg. I tillegg gjennomføres enkelte tiltak på rv 83 i Troms som en del av Vegpakke Harstad.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås 808 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak i 2016. I tillegg er det lagt til grunn lag 90 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er prioritert midler til oppstart av utbyggingen av midtrekkverk i Langerudbakken på rv 35 i Buskerud og til byggingen av kontrollstasjon ved Krossmoen på E39 i Rogaland. Det prioriteres også midler til å bygge jernbaneundergang under E6 ved Vintermyr i Nord-Trøndelag samt midtrekkverk på strekningen Vassmarka – Ronglan på E6 i Nord-Trøndelag.

Videre er det bl.a. prioritert midler til å videreføre etableringen av midtrekkverk på strekningene Tangen – Aust-Agder grense på E18 i Telemark, Tuft – Flatøy på E39 i Hordaland, og Biri – Vingrom på E6 i Oppland.

Den økte satsingen på vedlikehold i 2015 og 2016, jf. omtale under post 23, bidrar også til bedre trafikksikkerhet.

Miljø- og servicetiltak

Det foreslås 111,7 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2016.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp Statens vegvesens forpliktelser etter vannforskriften og for å ivareta biologisk mangfold. I tillegg er det prioritert midler til å etablere og oppgradere ras-

teplasser samt til å etablere døgnhvileplass på E39 ved Aksdal i Rogaland.

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Det foreslås 89,5 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming. I tillegg er det lagt til grunn om lag 55 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å oppgradere holdeplasser og knutepunkter. I tillegg er det prioritert midler bl.a. til å bygge kollektivfelt.

Fornyning

Det foreslås 1 822,6 mill. kr til fornyingstiltak i 2016.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til tiltak for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til rehabilitering av bruer samt drens- og avløps-systemer. I 2016 foreslås det prioritert om lag 1 800 mill. kr til utbedrings- og fornyingstiltak i tunneler over post 30. I tillegg prioriteres vedlikehold av tunneler over post 23. Den samlede innsatsen til tunneler er på om lag 2 470 mill. kr mens tilsvarende for 2015 er om lag 1 400 mill. kr, dvs. en økning på om lag 1 100 mill. kr eller nær 80 pst.

Det er prioritert midler til større tiltak i en rekke tunneler, bl.a. i Brynstunnelen på E6 og Smestad-, Tåsen- og Granfosstunnelen på rv 150 i Oslo, Fosskolltunnelen på E18 i Buskerud, Hanekleiv-, Hillestad-, Løken- og Botnetunnelene på E18 i Vestfold, Austad-, Longa- og Drangeidtunnelene på E39 i Vest-Agder, Bømlafjord-, Masfjord- og Mundalsberggtunnelene på E39 i Hordaland, Innfjord-, Måndals- og Hjelvikgtunnelene på E136 i Møre og Romsdal og Tromsøysundtunnelen på E8 i Troms.

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023 ble vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet beregnet til 30–45 mrd. 2012-kr. Statens vegvesen vil i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 beregne dette på nytt.

Med foreslått bevilgning til fornying vil vedlikeholdsetterslepet reduseres også i 2016.

Planlegging og grunnerverv m.m.

Det foreslås 1 844,5 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.m. i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 240 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene til planlegging vil benyttes til å legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for priori-

terte prosjekter i Nasjonal transportplan 2014–2023 og legge grunnlaget for framtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak. Planleggingsoppgavene er varierte og inkluderer arbeid med konseptvalgutredninger, kommunedelplanlegging/reguleringsplanlegging av større investeringsprosjekter samt planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende vegnett.

Midlene til grunnerverv vil bli benyttet til grunnerverv som skjer før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær framtidige veglinjer og ev. til erverv av kompensasjonsområder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres til vegformål. Store deler av midlene avsatt til grunnerverv er prioritert til strekningen Lysaker – Ramstadsletta på E18 i Akershus.

Ikke rutefordelte midler

Det foreslås 655 mill. kr til ikke rutefordelte midler i 2016. De vesentligste områdene er omtalt i det etterfølgende. For forskning og utvikling vises det til omtale under Andre saker.

Nasjonale turistveger

Det foreslås 175 mill. kr til Nasjonale turistveger i 2016.

Nasjonale turistveger omfatter 18 vegstrekninger med en samlet veglengde på 2 059 km. Ved inngangen til 2016 vil 137 av i alt 245 tiltak være gjennomført, bl.a. 5 av 10 særskilte attraksjoner. Målet er at Nasjonale turistveger skal være fullført innen 2023.

Nasjonale turistveger er av mange aktører betegnet som den viktigste satsingen for å utvikle det norske reiselivsproduktet. Det er inngått samarbeidsavtaler med alle de berørte fylkeskommunene om drift, vedlikehold og forvaltning av de 18 strekningene.

Midlene til turistvegene skal dekke planlegging og gjennomføring av 108 tiltak fram mot 2023 samt dekke nødvendig fornying og vedlikehold av etablerte turistveginstallasjoner.

Tiltakene som planlegges fullført i 2016, er attraksjonen Almannajuvet langs Nasjonal turistveg Ryfylke, Torsnesstølen på Gaularfjellet, Vevang ved Atlanterhavsvegen, Storberget langs vegen til Havøysund, Orre på Jæren samt Skjervsfossen langs rv 13 i Hardanger som i hovedsak finansieres gjennom Vossapakko.

Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda er en av Norges mest profilerte

turistattraksjoner. Området rundt fossen har store mangler når det gjelder sikring, tilrettelegging og visuelle kvaliteter. De siste seks årene har det skjedd tre dødsulykker. Første etappe ved Fossli hotell ble startet opp med lokale midler i 2015, jf. Prop. 117 S (2014–2015). Første etappe skal stå ferdig i 2017, mens hele anlegget etter planen skal stå ferdig i 2020.

Oppland fylkeskommune og aktuelle kommuner har gitt tilsagn om til sammen 40 mill. kr til gjennomføring av reiselivskonet Gjende og servicebygg langs Nasjonal turistveg Valdresflye. Ventet totalkostnad er 135 mill. kr. Med godkjente reguleringsplaner ligger det til rette for oppstart i 2016 med lokale midler. Andre rasteplasser og utsiktspunkter som forutsettes startet opp i 2016, er Bukkekjerka på Andøya, Ureddplassen på Helgelandskysten og Skreda i Lofoten, samt rasteplass ved Sandsfjorden i Ryfylke som gjennomføres med fylkeskommunale midler.

Felles etatsutgifter

Det foreslås 380 mill. kr til de felles etatsutgifter for Vegdirektoratet som dekkes innenfor post 30 i 2016. Dette omfatter bl.a. arbeid med:

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

Ferjefri E39

Det foreslås 30 mill. kr til forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssinger og samfunnsutvikling, jf. omtale om Forskning og utvikling under Andre saker.

Midlene vil bli benyttet til et forskningsprogram som skal bidra til effektive og lønnsomme løsninger langs strekningen. Programmet skal vurdere samfunnsnyttene av prosjektet, hvordan prosjektet (strekningene/konstruksjonene) kan bidra til å få en bedre energibalanse, hvilke kontraktsformer som vil være de mest effektive og gi best kompetanseutnyttelse og tekniske løsninger for konstruksjonene som skal bygges. Som en del av forskningsprogrammet er det inngått samarbeid med flere universiteter om finansiering av doktorgradsstipendiater.

Post 31 Skredsikring riksveger

Det foreslås bevilget 662,7 mill. kr til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2016. Med dette vil 73,1 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 50 mill. kr i ekstern finansiering. Reduksjonen på post 31 fra 2015 til 2016 er i tråd med prioriteringer i handlingsprogrammet til Statens vegvesen hvor det i første del av perioden er en del større prosjekter som er prioritert parallelt.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2016 er høyt, og foreslått bevilgning vil i hovedsak bli benyttet til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. I tillegg er det funnet rom for midler til anleggsstart for prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Rauma kommune i Møre og Romsdal.

Det vises til den korridorvise omtalen under Nærmere om investeringsprogrammet.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 339,9 mill. kr som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift som ble innført 1. juli 2014. Tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringsvirksomhet som bruker veg.

Innenfor rammen prioriteres om lag 115 mill. kr til å videreføre prosjektet rv 77 Tjernfjellet i Nordland. Anleggsarbeidene startes i 2016 mot tidligere forutsatt i oktober 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018. Det vises til omtalen under Nærmere om investeringsprogrammet (korridor 7).

I tillegg prioriteres 50 mill. kr til å videreføre arbeidene med tiltak for å bedre regulariteten på E6 over Kvænangsfjellet i Troms. Veggen har sterk stigning og dårlig kurvatur og er svært værutsatt, spesielt i vinterhalvåret.

Videre vil om lag 130 mill. kr benyttes til å utbedre flere mindre flaskehalsen i Nordland, Troms og Finnmark og om lag 30 mill. kr til enkelte strekningsvise dekkeleggingstiltak.

Av rammen vil om lag 15 mill. kr benyttes til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift knyttet til ferjesamband i Nordland, Troms og Finnmark og enkelte ferjesamband i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 25,7 mill. kr i 2016.

Bevilgningen vil bli benyttet til å videreføre etappen som omfatter nytt lokalt vegsystem i området. De gjenstående delene av utbyggingen av Dronning Eufemias gate vil bli ferdig i 2015, mens Bispegata er ventet åpnet for trafikk i 2017/2018. Det vises til omtalen under Nærmere om investeringsprogrammet (korridor 3).

Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 540 mill. kr i 2016. Med dette vil 70,5 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter tre år.

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

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

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

Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 357,6 mill. kr i 2016. Med dette vil 84,9 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter tre år.

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

- Storsandnes – Langnesbukkt (planlagt åpnet for trafikk i 2017)
- Langnesbukkt – Jansnes (åpnet for trafikk i 2009)
- Jansnes – Halselv (hoveddelen åpnet for trafikk høsten 2014, mens en delstrekning gjennom Talvik sentrum åpnes for trafikk i løpet av 2015)

- Halselv – Sandelv – Møllnes (planlagt åpnet for trafikk oktober 2016)
- Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft (åpnet for trafikk i 2013).

Bevilgningen vil bli benyttet til å videreføre prosjektene Halselv – Sandelv – Møllnes og Storsandnes – Langnesbukkt. Det vises til omtalen under Nærmere om investeringsprogrammet (korridor 8).

Bompenger, forskudd og refusjoner

Bilistenes bompengbidrag stilt til rådighet via bompengeselskapene er bidrag til å finansiere utbyggingskostnadene til de ulike vegprosjektene. Med tilskudd menes bidrag fra hovedsakelig lokale myndigheter eller næringslivet til å finansiere riksvegtiltak. I tilfeller der det ikke er aktuelt med lokale bidrag i form av tilskudd, men der det likevel er sterke ønsker lokalt om raskere oppstart av tiltak/prosjekter, kan lokale myndigheter eller andre bidragsytere bidra med forskudd som staten betaler tilbake etter nærmere avtale.

I 2014 ble det stilt til rådighet 10 215 mill. kr i ekstern finansiering til å bygge riksveger, fordelt med 9 085 mill. kr i bompenger, 1 010 mill. kr i forskudd og 120 mill. kr i tilskudd. Dette er om lag 400 mill. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2013–2014), fordi mindreforbruk av bompenger og forskudd tidligere år ble tatt ut i 2014 og nye avtaler ble inngått i løpet av 2014.

For 2015 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 10 200 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 8 730 mill. kr. Dette er om lag 2 600 mill. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2014–2015). Endringen skyldes at mindreforbruk av bompenger og forskudd tidligere år blir tatt ut i 2015, samt at nye avtaler blir inngått i 2015.

For 2016 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 9 275 mill. kr. Av dette utgjør om lag 900 mill. kr forskudd, om lag 75 mill. kr tilskudd og om lag 8 300 mill. kr bompenger. Det arbeides med sikte på anleggsstart for flere nye bompengeprosjekter i 2016. Hvor stort omfang av ekstern finansiering vil bli i 2016 avhenger bl.a. av prosjekter som ennå ikke er lagt fram for Stortinget. Nye bompengeprosjekter vil være forankret i Nasjonal transportplan 2014–2023.

I tabell 5.4 gis en oversikt over bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2002–2014, prognoser for 2015 og anslag for 2016, fordelt på riks- og fylkesveger, samt innbetalte bompenger totalt i årene 2002–2014.

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

Mill. 2016-kr				
År	Bompenger stilt til disposisjon riksveg	Bompenger stilt til disposisjon fylkesveg (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon totalt	Innbetalte bompenger – totalt
2002	2 411	0	2 411	4 636
2003	3 077	0	3 077	4 739
2004	3 301	0	3 301	5 163
2005	4 496	33	4 529	5 788
2006	4 794	17	4 811	5 445
2007	5 290	1	5 291	5 137
2008	6 655	31	6 686	5 754
2009	7 739	118	7 857	6 621
2010 ¹	5 350	4 214	9 564	7 176
2011	5 525	4 308	9 833	7 475
2012	7 783	4 185	11 968	8 081
2013	8 222	4 926	13 148	8 750
2014	9 085	4 714	13 799	8 983
2015 Prognose ²	8 730	5 200	13 930	
2016 Anslag ²	8 300	3 600	11 900	

¹ Gjennom forvaltningsreformen ble 17 120 km veg overført fra staten til fylkeskommunene fra 1. januar 2010.

² Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2015 og anslag for 2016 foreligger ikke.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkesvegnettet i 2016 er det lagt til grunn at om lag 1 350 mill. kr vil gå til kollektivtrafikktiltak. Av dette vil om lag 400 mill. kr til Bergensprogrammet gå til byggetrinn 2 og 3 på Bybanen. Om lag 950 mill. kr vil gå til investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3, bl.a. til utbyggingen av Lørenbanen, samt forberedende arbeider og ev. anleggsstart for Fornebubanen. Oppgradering av skinnegang og stasjoner for T-bane og trikk inngår her også.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesveg på 3,6 mrd. kr i 2016, er det forutsatt om lag 800 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 8,5 mrd. 2014-kr i bompenger på riks- og fylkesveger i 2014. Dette er

nominelt om lag 400 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2015 var 74 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt bygd. Siden 1. januar 2014 er det vedtatt ni nye prosjekter, og to prosjekter er vedtatt utvidet. I samme periode er åtte bompengeprosjekter avviklet. Det er ikke ventet at flere bompengeprosjekter vil bli avviklet i 2015.

Bompengereform

I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei, Reformen i veisektoren*, omtales regjeringens arbeid med de ulike elementene i bompengereformen. Det ble i meldingen lagt til grunn at tre til fem fylkeskommunalt eide bompengeselskap som skal stå for bompengereinnkrevningen i framtiden, skal etableres så snart som mulig. Samferdselsdepartementet har i første halvår 2015 vært i dialog med fylkeskommunene om en regionvis inndeling som grunnlag for det videre arbeidet. På bakgrunn av

denne dialogen sendte departementet brev til fylkeskommunene i september 2015 om hvilke fylkeskommuner som skal samarbeide om å etablere i alt fem regionale bompengeselskap:

- **Øst:** Vestfold, Oppland, Hedmark, Buskerud, Telemark, Akershus og Østfold
- **Fjellinjen:** Oslo og Akershus
- **Sør/vest:** Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder
- **Midt:** Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag
- **Nord:** Nordland, Troms og Finnmark.

Svinesundsforbindelsen er heleid av den norske stat og er et fellesprosjekt mellom norske og svenske myndigheter som reguleres av en egen landsavtale. Selskapet holdes derfor utenfor reformen i denne omgang.

Departementet legger til grunn at de respektive fylkeskommunene samarbeider om å få på plass de nye selskapene så snart som mulig. I den videre dialogen vil departementet forholde seg til fem kontaktpunkter for eierne av de framtidige bompengeselskapene, og ikke 19 som i dag. Hver region er bedt om å orientere til departementet om hvordan det videre arbeidet legges opp og status for dette. Departementet vil komme tilbake til fylkeskommunene om rammebetingelsene for de framtidige bompengeselskapene. Rammebetingelsene vil følge av de overordnede føringene for bompengereinnkrevingen (kostnadseffektiv innkreving, brukervennlighet, ikke krysssubsidiert, non-profit selskap, tilrettelegging for statlig oppfølging).

En rentekompensasjonsordning for bompengelån skal brukes som insentiv for å sikre gjennomføring av bompengereformen, se nærmere omtale under bevilgningsforslaget til kap. 1330, post 75 Rentekompensasjon for bompengelån mv. Ordningen er et statlig bidrag til reduserte bompengeutgifter i prosjekter som legges inn i de nye selskapene. Målet er å redusere bompengebelastningen for trafikantene og legge til rette for en smidig overgang til ny og mer effektiv organisering av sektoren.

I Meld. St. 25 (2014–2015) omtales også utstederfunksjonens oppgaver og ansvarsforhold i dagens organisering. Det redegjøres for hvordan utstederfunksjonen kan organiseres som én nasjonal, flere (regionale) og/eller en eller flere rent kommersielle utstedere. Dette arbeidet må vurderes i lys av arbeidet med å etablere de nye bompengeselskapene.

Videre inneholder meldingen en omtale av Statens vegvesens ansvar i dagens organisering av bompengesektoren, samt en første vurdering av hva som kan bli konsekvensene for det framtidige ansvarsområdet til Statens vegvesen i ny struktur i sektoren. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til nærmere vurderinger av dette når flere detaljer rundt den framtidige organiseringen er fastlagt.

Med mål om å få redusert driftskostnadene for bompengeselskapene vil regjeringen foreta en gjennomgang av dagens takst- og rabattsystem. Samferdselsdepartementet tar sikte på at ny takst- og rabattstruktur vil tre i kraft samtidig med rentekompensasjonsordningen slik at ny ordning vil gjelde for prosjekter som inngår i denne.

Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2015 var på om lag 4,1 mrd. kr. Det er ventet at refusjonsforpliktelsen pr. 1. januar 2016 vil være om lag 3,6 mrd. kr.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2016 gis en fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overstiger 3,5 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bindinger

Pr. 1. januar 2016 vil bindingene knyttet til å fullføre igangsatte prosjekter utgjøre om lag 61,4 mrd. kr. Om lag 40,2 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2016 vil bindingene pr. 31. desember 2016 utgjøre om lag 43,1 mrd. kr, hvorav om lag 30,5 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Dette omfatter også nye bompengeprojekter som er lagt fram, men som ennå ikke er vedtatt av Stortinget. Inkl. refusjonsavtaler som ventes inngått før 2016, vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 33,3 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabell 5.5 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2016, budsjettforslag for 2016, bindinger ved inngangen til 2017, behov/bindinger i 2017 og 2018 og bindinger etter 2018.

Tabell 5.5 Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2016

	Mill. 2016-kr					
	Bindinger pr. 01.01.2016	Forslag 2016	Bindinger pr. 01.01.2017	Behov 2017	Behov 2018	Bindinger etter 2018
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	-	458,1	-	440	440	-
Post 30 Riksveginvesteringer	36 800	14 878,0	27 700	13 400	10 400	8 900
– store prosjekter	29 900	8 103,7	23 100	8 100	6 700	8 300
– programområdene	2 400	2 452,2	1 500	1 200	200	100
– fornying	4 500	1 822,6	3 100	1 600	1 000	500
– planlegging og grunnerverv	-	1 844,5	-	1 850	1 850	-
– ikke rutefordelte midler	-	655,0	-	650	650	-
Post 31 Skredsikring riksveger	1 590	662,7	1 140	650	470	20
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	35	25,7	10	10	0	0
Post 36 E16 over Filefjell	920	540,0	1 070	630	360	80
Post 37 E6 vest for Alta	900	357,6	540	450	90	0
Sum ekskl. refusjoner ¹	40 245	16 922,1	30 460	15 580	11 760	9 000
Vedtatte refusjonsforpliktelser ^{1 2}	3 600		2 800	800	800	1 200
Sum	43 845	16 922,1	33 260	16 380	12 560	10 200

¹ Refusjoner i 2016 er inkludert i foreslåtte rammer til de ulike postene.

² Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2016.

Tabell 5.6 viser tilsvarende informasjon for prosjekter som har vært/skal til ekstern kvalitetssikring (KS2).

Tabell 5.6 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2

Post 30 Riksveginvesteringer	Tildelt før 2016						Forslag 2016			Anslag 2017			Mill. 2016-kr	
	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen														
<i>E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo</i>	1 278	1 284	1 077	184	1 261	20	3	23						
E18 Melleby – Momarken														
E18 Knapstad – Retvet, inkl. forskuttering/refusjon	1 603	1 572	271	679	950	180	240	420	202	243	202	243	243	243
<i>E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytinger</i>														
Rv 2 Kongsvinger – Slomarka, inkl. forskuttering/refusjon	2 721	2 568	1 045	1 478	2 523	117	117	117	152	152	152	152	152	152
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger														
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytinger</i>														
E18 Bjørvikprosjektet (post 35)	7 850	7 724	3 202	4 411	7 613	26	26	26	10	75	85	75	85	85
E18 Bommetad – Sky	5 345	4 565	267	1 853	2 120	100	860	960	210	400	610	727	148	875
E18 Varoddbrua ¹	-	845	41	41	41	130	130	130	350	350	350	324	324	324
E39 Eigane-stunnelen	3 355	3 169	419	755	1 174	150	300	450	250	270	520	940	85	1 025
E39 Hove – Sandved	814	772	70	164	234	150	225	375	90	50	140	18	5	23
Rv 23 Dagslett – Linnes ²	2 489	2 240		82	82	50	170	220	80	250	330	713	895	1 608
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim														
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytinger</i>														
E39 Svegatjørn – Rådal	7 450	6 871	419	154	573	100	930	1 030	520	500	1 020	3 062	1 186	4 248
E39 Bjørset – Skei ¹	-	764	21	21	21	100	100	100	250	250	250	393	393	393
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø														
<i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytinger</i>														
E134 Damåsen – Saggrenda	4 967	4 375	363	308	671	100	800	900	330	660	990	1 088	726	1 814
E134 Gvaammen – Århus	2 383	2 205	698	698	698	275	275	275	440	440	440	792	792	792
Rv 13 Ryfast	7 716	6 886	306	2 375	2 681	50	1 250	1 300	130	870	1 000	461	1 444	1 905
<i>Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug</i>														
Rv 7 Sokna – Ørgenvika, inkl. forskuttering/refusjon	2 180	1 806	593	1 149	1 742	64	64	64	87	87	87	87	87	87
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytinger</i>														
E16 Sandvika – Wøyen	4 310	3 940	314	435	749	550	350	900	390	440	830	123	1 338	1 461
E16 Bagn – Bjørge ²	1 643	1 479	99	99	99	50	170	220	240	179	419	746	746	746
E6 Varpe bru – Smedalsosen (post 36)	1 851	1 622	774	774	774	460	460	460	280	280	280	108	108	108

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 2010–2013 var den årlige lånerammen på 2 mrd. kr. Ordningen ble videreført med en låneramme på 2 mrd. kr i 2014, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014). For 2015 er rammen på 3 mrd. kr. For 2016 foreslås en låneramme på 3 mrd. kr.

Tabell 5.7 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	Investeringsramme 2016 Mill. kr	Rentekompensasjon for 2016 1000-kr
Østfold	141,9	8 548
Akershus	234,7	13 777
Oslo	196,3	11 209
Hedmark	183,2	10 422
Oppland	155,4	8 455
Buskerud	140,5	8 896
Vestfold	112,9	6 785
Telemark	113,0	7 819
Aust-Agder	83,7	5 092
Vest-Agder	122,0	6 921
Rogaland	220,2	12 969
Hordaland	248,4	16 713
Sogn og Fjordane	116,7	12 007
Møre og Romsdal	181,1	12 383
Sør-Trøndelag	190,3	11 561
Nord-Trøndelag	140,0	8 888
Nordland	205,8	14 819
Troms	143,9	9 537
Finnmark	70,0	5 699
Sum	3 000	192 500

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. På grunn av endringer i rentenivået er det en nedgang i forhold til saldert budsjett 2015. Rentekompensasjonen for 2016 er basert på Husbankrenten for lånetilsagn for perioden 2010–2014 som for 2016 er forutsatt til 1,5 pst., og for lånetilsagn gitt fra 2015 er det lagt til grunn en

rente på 1,0 pst. Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2015 på totalt 13 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå en ramme på 192,5 mill. kr i 2016.

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Det foreslås bevilget 596,0 mill. kr i 2016. Med dette vil 64,4 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter tre år. I tillegg til bevilgningen kommer momsrefusjon som fylkeskommunene mottar for sine investeringer.

Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for å finansiere de prosjektene som tilskuddet bidrar til å finansiere, inkl. dekning av ev. kostnadsøkninger. Fastsatt nytt tilskuddsprogram for planperioden 2014–2017 er grunnlag for fordeling av bevilgningen på posten.

Som et tiltak for å utnytte bevilgningene best mulig, kan midlene omdisponeres mellom prosjekter i et fylke og midlertidig mellom fylker.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Det foreslås bevilget 87,5 mill. kr i 2016 til tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger. Ordningen betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker.

Midlene kan benyttes til fysiske tiltak og tilrettelegging av infrastruktur for mer sykling på kommunale- og fylkeskommunale veger. Dette kan være i form av sykkelfelt, gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau, fortau, utbedring av kryss og sykkelparkering.

Bevilgningen for 2014 og 2015 ble tildelt samlet våren 2015.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 983,6 mill. kr i 2016, som er en økning på 289,1 mill. kr fra saldert budsjett 2015. Økningen er knyttet til oppstart av ny kontraktperiode for de fire sambandene rv 13 Lauvik – Oanes og rv 13 Hjelmeland – Nesvik i Rogaland og rv 5 Mannheller – Fodnes og rv 55/rv 13 Hella – Vangsnes – Dragsvik i Sogn og Fjordane. Videre omfatter økningen helårsvirkningen av kapasitetsforbedringen i sambandene E39 Halså – Kanestråum og E39 Molde – Vestnes i Møre og Romsdal som ble innført 1. mai 2015. Det er også tatt hensyn til nye myndighetskrav som skal kompenseres i henhold til kontrakt.

Ferjetilbudet fra 2015 videreføres i 2016.

Kostnadene til statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt de siste årene, og kostnadsanslag for framtidige utlysninger tyder på en fortsatt kostnadsvekst. Krav til null- eller lavutslippsteknologi og bruk av miljø som tildelingskriterium medfører økte kostnader for kommende riksvegferje- og ferjebud. Det er satt i gang et arbeid med å utrede og vurdere tiltak for å bidra til å utvikle ferjemarkedet på lengre sikt. Ut fra resultater av dette arbeidet vil det vurderes ulike langsiktige tiltak for å gi brukerne et godt og sikkert ferjetilbud til riktig pris. Resultatene fra arbeidet vil foreligge i første halvdel av 2016.

Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjer-takstene økes med gjennomsnittlig 2,9 pst.

Gjeldende konsesjon for ferjesambandet rv 19 Moss – Horten løper ut i 2015. Det er inngått korttidskontrakt for 2016 med krav om fem fartøyer og et reservefartøy. Dette vil styrke driftsstabiliteten i sambandet. Kontrakt for perioden 2017–2026 er inngått. For å oppfylle miljøkrav og stimulere til bedre konkurranse er det besluttet å utsette oppstart av langsiktige kontrakter i sambandet E39 Anda – Lote i Sogn og Fjordane til 2018 og i E39 Mortavika – Arsvågen i Rogaland og E39 Sandvikvåg – Halhjem i Hordaland til 2019.

Det skal innføres betaling med AutoPASS-brikke i riksvegferjedriften. Dette vil lette trafikk-avviklingen og gjøre betalingen enklere. Statens vegvesen arbeider i samarbeid med fylkeskommunene for å samordne Nasjonalt ferjekort og AutoPASS på ferje. Samferdselsdepartementet har vedtatt et nytt AutoPASS-regulativ som skal gjelde for samband med AutoPASS-brikkebetaling

og for samband hvor det er planlagt innført slik betaling. Dette vil i første omgang bli innført ved oppstart av nye riksvegferjekontrakter. I ny kontrakt for rv 5 Mannheller – Fodnes og rv 13 Vangnes – Hella – Dragsvik i Sogn og Fjordane er det stilt krav om AutoPASS-regulativ, noe som legger til rette for å innføre AutoPASS-brikkebetaling i kontraktperioden 2016–2018.

Om lag 75 pst. av riksvegferjesambandene er eller skal lyses ut i 2015 og 2016. Regjeringen vil ta i bruk og videreutvikle ny lav- og nullutslippsteknologi. Staten har i lang tid brukt riksvegferjedriften for å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime virksomheten. Verdens første batteridrevne bilferje ble satt i drift i sambandet E39 Lavik – Oppedal i Sogn og Fjordane i 2015. Dette er et resultat av en statlig utviklingskontrakt, og det vil også framover kunne være aktuelt med denne typen utviklingskontrakter. I kommende riksvegferjeutlysninger vil det stilles minimumskrav til miljø. Dette vil sikre lav- og nullutslippsteknologi på ferjene. I tillegg vil en kombinasjon av pris og miljø som tildelingskriterium legge til rette for kostnadseffektive, miljøvennlige løsninger. Det skal være god balanse mellom å stimulere til utvikling og implementering av ny, framtidsrettet teknologi samtidig som eksisterende fartøy utnyttes på en fornuftig måte.

Virkninger av budsjettforslaget

Tabell 5.8 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2016 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksvegnettet.

Tabell 5.8 Endringer i infrastrukturstandard med budsjettforslaget for 2016

	Forslag 2016
Antall km vegnett utbedret med gul midtstripe	23
Antall km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	16
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veger	32
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	49
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	32

I 2016 legges det opp til å fullføre utbedring eller utvidelse av bredden på 23 km veg slik at gul midtstripe kan etableres. Ved utgangen av 2016 mangler fortsatt om lag 1 625 km av riksvegnettet gul midtstripe.

Bygging av midtrekkverk er prioritert. På riksvegnettet er det i 2016 planlagt å bygge midtrekkverk på 32 km to- og trefelts veg og åpning av 16 km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane. Pr. 1. januar 2017 ventes 332 km av riksvegnettet å

ha midtrekkverk på to- og trefelts veger, og 624 km av riksvegnettet ventes å ha firefelts veg.

I 2016 er det lagt opp til å fullføre 49 km gang- og sykkelveganlegg, og av dette er 2 km i byer og tettsteder.

Det legges opp til å oppgradere 32 holdeplasser for kollektivtransport langs riksvegnettet i 2016.

I tillegg forutsettes det etablert forsterket midt-oppmerking på om lag 250 km på riksvegnettet i 2016.

Målene i Nasjonal transportplan 2014–2023 er nærmere omtalt i Del III.

Kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2014	budsjett 2015	Forslag 2016
70	Tilskudd utbyggingsselskap for veg			1 000 000
86	Driftskreditt			300 000
	Sum kap. 1321			1 300 000

Rammene for et eget utbyggingsselskap for veg er redegjort for i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – Reformen i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015).

Interimsselskapet Nye Veier AS ble stiftet 4. mai 2015. Selskapets styre skal å ha et operativt selskap på plass fra årsskiftet 2015/2016. Regjeringen har besluttet at selskapet skal lokaliseres i Kristiansandsregionen. Styret jobber nå bl.a. med å rekruttere personell og å finne egnede lokaler.

Post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg

Det foreslås bevilget 1 mrd. kr. Regjeringen legger opp til at budsjettbevilgningen skal innføres med en lineær opptrapping til et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med budsjettet for 2018.

Det vil være opp til styret i Nye Veier AS å prioritere rekkefølgen på utbyggingen av prosjekter innenfor selskapets utbyggingsportefølje og bevilgninger. For å legge til rette for at selskapet skal være operativt med planlegging og utbygging av prosjekter snarest mulig etter etableringen, har Samferdselsdepartementet i 2015 lagt opp til at Statens vegvesen forbereder tre prosjekter som selskapet overtar ansvaret for. Vegvesenets forberedelser består i prosjektering, tillatelse til å tiltre nødvendig eiendom, avklare bompengebetaling lokalt med forslag til bompengeproposisjoner, og å utarbeide konkurransegrunnlag for utlysning av oppdrag. De tre utbyggingsprosjektene er:

- E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark
- E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder
- E6 Kolomoen – Brumunddal i Hedmark.

Som omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015), er det forutsatt at selskapet skal overta prosjekter etter at godkjent kommunedelplan foreligger. Det er ulik planstatus for prosjektene innenfor den tildelte porteføljen. For de av prosjektene hvor Statens vegvesen har et pågående arbeid med reguleringsplan, forutsettes selskapet å overta arbeidet med forslag til reguleringsplan når selskapet har tilgang på tilstrekkelig kompetanse, planleggingsverktøy m.m. Selskapet kan i tillegg starte arbeidet med forslag til reguleringsplan på åtte strekninger/prosjekter etter hvert som godkjent kommunedelplan foreligger i slutten av 2015/første halvår 2016. Etter departementets vurdering gir plansituasjonen selskapet nødvendig handlingsrom til å foreta prioritering mellom prosjektene.

Post 80 Driftskreditt

Det foreslås bevilget 300 mill. kr i 2016 til en driftskredittordning til utbyggingsselskapet for veg. Dette kommer som et tillegg til at selskapet gis adgang til å benytte lån ved at det aktuelle bompengeselskapet tar opp lån og stiller lånte midler til disposisjon for selskapet etter samme opplegg som når bompengeselskapene stiller lånte midler til disposisjon for Statens vegvesen. Ordningen vil sikre at selskapet har tilstrekkelig likviditet til å håndtere løpende utbetalinger, og er

avgrenset til kortsiktige lån med løpetid på inntil 12 måneder. Selskapets utbyggingsplaner for det enkelte år må utarbeides basert på selskapets ordinære finansielle rammer som består av statlige bevilgninger og bompenger stilt til disposisjon.

Lånemodellen som er benyttet for de regionale helseforetakene, skal legges til grunn. Dette innebærer bl.a. at midlene settes på egen, ikke rentebærende konto i Norges Bank inntil det er bruk for dem.

Fullmakter gjeldende for utbyggingsselskapet for veg

Regjeringens mål med utbyggingsselskapet for veg er å bidra til mer helhetlig utbygging, større kostnadseffektivitet, økt merverdi og tydeligere prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge. For å legge til rette for dette foreslås det at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktelser for framtidige budsjetterminer, slik at årlige forpliktelser ikke overstiger 5 mrd. kr og den samlede rammen ikke overstiger 20 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. En fullmaktsramme på 20 mrd. kr vil kunne gi selskapets styre tilstrekkelig fleksibilitet og anledning til å utvikle en utbyggingsstrategi som tillater strekningsvise prosjekter med store entreprisekontrakter, herunder bruk av totalentrepriser og samspillsentrepriser. Fullmakten vil legge grunnlaget for en avtale mellom staten ved Samferdselsdepartementet og utbyggingsselskapet om bygging av prosjektene i selskapets portefølje.

Selskapet er pliktig til å drive økonomisk forsvarlig, herunder legge opp virksomheten innenfor de fullmakter som er gitt av Stortinget.

Fullmakt til å opprette selskapet og inngå avtaler med selskapet

Som omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015), vil Samferdselsdepartementet be om fullmakt til å opprette selskapet og inngå avtale med selskapet om utbygging av oppstartsporteføljen til selskapet. Det vises til romertallsvedtak.

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapets oppstartsportefølje blir som omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015), og består av uutbygde prosjekter på strekningene:

- E39 Lyngdal – Ålgård i Vest-Agder og Rogaland
- E39 Søgne – Lyngdal i Vest-Agder
- E18/E39 Kristiansand – Søgne i Vest-Agder
- E18 Langangen – Grimstad i Telemark og Aust-Agder
- E6 Kolomoen – Moelv i Hedmark
- E6 Moelv – Lillehammer – Ensby i Hedmark og Oppland
- E6 Ulsberg – Melhus i Sør-Trøndelag
- E6 Ranheim – Åsen i Sør- og Nord-Trøndelag.

I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2014–2015) er det forutsatt anleggsstart for prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i løpet av 2015, dvs. før Nye Veier AS formelt er opprettet. For at utbyggingsselskapet skal kunne utarbeide selvstendige gjennomføringsplaner for de prosjektene selskapet får overført, foreslår regjeringen at prosjektet ikke tas inn i selskapets portefølje, men bygges ut i regi av Statens vegvesen, jf. omtale av prosjektet under Nærmere om investeringsprogrammet (korridor 6).

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Salgsinntekter m.m.	200 028	178 089	183 300
02	Diverse gebyrer	418 446	349 683	358 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	135 713	100 000	102 800
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 210		
16	Refusjon av foreldrepenger	45 480		
17	Refusjon lærlinger	577		
18	Refusjon av sykepenger	76 323		
	Sum kap. 4320	877 777	627 772	644 100

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettet med inntekter på 183,3 mill. kr i 2016. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er salg av oppslag i Autosys og salg av kjennemerker.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettet med inntekter på 358 mill. kr i 2016. De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelser av dagsprøvekjennermerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører, utlevering av inn-dratte kjennemerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning

av kjøretøy og utstedelse av fellesskapsløyver for nasjonal og internasjonal vegtransport. Gebyrene justeres i henhold til den generelle prisstigningen.

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

Det vil i 2016 foretas en gjennomgang av gebyrene i henhold til bl.a. prinsippet om kostnadsriktighet.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettet med inntekter på 102,8 mill. kr. Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført, bl.a. vegutstyr, og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og vil variere fra år til år. Det er derfor vanskelig å fastsette inntektskravet i budsjettet.

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

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
90	Avdrag på lån	25 000	25 000	25 000
	Sum kap. 4322	25 000	25 000	25 000

Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005. Bompenggeinnkrevingen startet 1. juli 2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån. Sverige og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 450,3 og 428,8 mill. norske kr ved utløpet av 2014. Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale for hele det norske lånet fram til og med 2016.

Nettoinntektene fra bompenggeinnkrevingen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2016 vil være om lag 60 mill. kr. Av dette vil 25 mill. kr gå til avdrag på lån i henhold til nedbetalingsplan i fastrenteavtalen.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
80	Renter	46 552	29 000	28 000
	Sum kap. 5624	46 552	29 000	28 000

Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er budsjettet med 28 mill. kr i renter i 2016. For 2013 ble 16,1 mill. kr i renter betalt inn først i januar 2014, og ble derfor regnskapsført i 2014, jf. Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014*.

Andre saker**AutoPASS sentralsystem**

Statens vegvesen startet i 2010 opp en anskaffelsesprosess for å erstatte dagens leide system for bompenggeinnkreving med et eid sentralsystem. I desember 2013 ble det inngått en avtale med IBM om å utvikle en nytt sentralsystem for bompenger, AutoPASS Grindgut. Dette var planlagt å være ferdig ved utgangen av 2015. Arbeidet med prosjektet ble stoppet i juli 2015 og kontrakten med IBM hevet. Statens vegvesen valgte å stoppe prosjektet som følge av det etaten vurderer som manglende kontraktsoppfølging fra IBM som leverandør.

Det er satt i gang et arbeid med å utarbeide grunnlag for en ny framtidig løsning for bompenggeinnkreving.

Hvileplasser for tungtransporten

For å kunne avvikle tungtransporten på en effektiv og sikker måte er det viktig å legge til rette for

at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan overholdes. Dette ivaretas bl.a. gjennom døgnhvileplasser for tungtransporten.

Ved inngangen til planperioden for Nasjonal transportplan 2014–2023 var det etablert 15 døgnhvileplasser på riksvegnettet. Ved utgangen av 2015 vil antallet ha økt til 29. De aller fleste plassene er etablert med statlige tilskudd basert på avtaler med servicebedrifter (bensinstasjoner og serveringssteder) og private utbyggere. I 2016 vil ytterligere 8–10 nye døgnhvileplasser bli tatt i bruk.

Det vil inntil videre være variasjoner på landsbasis med hensyn til avstand og kjøretid mellom plassene. Regjeringen opprettholder målet på om lag 80 døgnhvileplasser på riksvegnettet innen 2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013). Dette vil medføre at kjøretiden mellom de fleste plassene på sikt vil være maksimalt to timer.

Grunnundersøkelser og kartlegging av kvikkleire

God arealplanlegging er grunnlaget for god risikohåndtering av naturfarer. Kartlegging av flom- og skredfare er sentralt for både vedlikehold og videreutvikling av viktig infrastruktur og samtidig et viktig grunnlag for samfunnsutvikling på lokalt nivå. Det er behov for å videreføre og forsterke kartlegging og samling av alle offentlige data om grunnforhold, herunder å utarbeide kart over faresoner i kvikkleireområder i Norge. Kart som viser kjente kvikkleiresoner, er tilgjengelig i Norges vassdrags- og energidirektorats kartportal

www.skrednett.no. Transportetatene vil videreføre samarbeidet med kommunene om å innarbeide hensyn til flom og ras i kommunenes arealplaner.

Dagens samarbeid mellom Statens vegvesen og andre eiere av grunnundersøkelser og Norges vassdrags- og energidirektorat vil videreutvikles gjennom forpliktende avtaler om utveksling og utlevering av data, bl.a. gjennom nettstedet www.nadag.no. Dette vil sikre at allerede eksisterende informasjon blir videreformidlet. Rutiner for planforvaltning og omfang av grunnundersøkelser gjennomgås for å sikre veginfrastrukturen bedre mot kvikkleireskred.

Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet

Samferdselsdepartementet besluttet i mai 2014 å nedsette et uavhengig utvalg som skulle vurdere hvordan Statens vegvesen har praktisert offentlighet og deling av informasjon fra ulykkesrapportene til politi, presse, pårørende og andre interesserte. Utvalget avga rapport i juni 2015.

Utvalget ga i rapporten en rekke anbefalinger til forbedringer av Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid. Departementet har bedt Statens vegvesen følge opp anbefalingene i rapporten.

Statens vegvesen har på denne bakgrunn nedsett en prosjektgruppe for å følge opp rapporten. Flere av forholdene som påpekes i rapporten, inngår i prosjektet. Innledningsvis vil prosjektet prioritere å få på plass nye og godt forankrete retningslinjer for innhenting av informasjon fra trafikulykker. Eksterne samarbeidspartnere, som politiet, vil bli involvert i arbeidet og forslag vil bli sendt på høring før ferdigstilling. Prosjektet vil i tillegg følge opp anbefalingen om å se nærmere på hvordan Statens vegvesen bør innrette sitt arbeid med kunnskapsinnhenting og analyse av trafikulykker framover.

Utvalget pekte i rapporten på at det i forbindelse med arbeidet var vanskelig å få tilgang til dokumenter som utvalget hadde behov for. Departementet ser alvorlig på dette, og det inngår i prosjektets mandat å evaluere hvordan Statens vegvesen bistod utvalget underveis i dets arbeid. Prosjektet skal etter planen ferdigstille sitt arbeid i løpet av 2016.

Statens vegvesen vil videre følge opp tilrådingene om å se nærmere på etatens rutiner for dokumenthåndtering/arkivering og styrke opplæringsaktiviteten knyttet til hvordan rettspleien fungerer. Disse oppfølgingspunktene håndteres utenfor prosjektet.

Departementet vil bli holdt løpende orientert om status og framdrift i alle deler av arbeidet og vil følge arbeidet tett.

Når det gjelder anbefalingene knyttet til obduksjon av trafikkdrepte og UAG-legens tilgang til helseopplysninger, vil videre arbeider med dette bli initiert fra departementet. Det vil her være behov for tett samarbeid med andre aktører som bl.a. helsemyndigheter og politiet.

Kompetanse og kapasitet

Statens vegvesen skal ha riktig kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. De siste årene har bemanningen i Statens vegvesen økt på grunn av et høyere aktivitetsnivå. Antall hele stillinger i Statens vegvesen økte fra 6 807 i 2013 til 7 036 pr. 31. desember 2014. Statens vegvesen vil analysere nærmere hvilke planleggings- og byggherreoppgaver som det er hensiktsmessig å gjøre i egen regi, og hvilke oppgaver som skal utføres av eksterne. Etaten har utarbeidet en strategisk kompetanseplan for perioden 2014–2017 som skal gi etaten forutsigbarhet med hensyn til hva som er behovet for framtidig kompetanse og kapasitet. Kompetanseplanen, sammen med bemanningsanalyser av turnover og aldersframskriving, viser behov for å sikre kompetanse særlig innenfor kjerneområdene planlegging, anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold.

Statens vegvesen utvikler og dreier kompetansen mot disse kjerneområdene gjennom å styrke innsatsen for å rekruttere relevant kompetanse. Dette gjøres gjennom målrettet intern opplæring og gjennom samarbeid med eksterne institusjoner som NTNU. I 2016 skal Statens vegvesen videreføre samarbeidet med andre statsetater der det er felles opplærings- og kompetanseutviklingsbehov.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet vil det i takt med utviklingen av digitaliserte tjenester og selvbetjeningsløsninger være et behov for å endre kapasitet og kompetanse. Statens vegvesens eget trafikant- og kjøretøystudium ivaretar kompetanseutvikling for etatens medarbeidere på dette området.

I 2014 ble det kjøpt eksterne tjenester for om lag 3,9 mrd. kr. Av dette var 86 pst. knyttet direkte til kjerneoppgavene i Statens vegvesen, bl.a. planlegging og utbygging av veger, drift og vedlikehold av veger, forvaltningsoppgaver og trafikant- og kjøretøyoppgaver. De resterende 14 pst. gikk til ulike støtte- og ledelsesfunksjoner. Utgiftene var fordelt på:

- Planlegging og byggherreoppgaver – 3 mrd. kr. Disse kjøpene er knyttet til behovet for kapasitet og er dermed avgjørende for å bruke Statens vegvesens bevilgninger.
- Kjerneoppgaver, bl.a. strategisk planlegging, trafikant- og kjøretøyområdet m.m. – 350 mill. kr.
- Støtte- og ledelsesfunksjoner som IKT, organisasjonsutvikling, forvaltning av eiendommer og kompetanseutvikling – 540 mill. kr.

Statens vegvesen har gjennomgått sin praksis ved kjøp fra konsulenter innen planlegging, prosjektering og byggeledelse. En rekke forbedringstiltak er identifisert og vil bli gjennomført fortløpende.

Tabell 5.9 viser utviklingen i kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen fra 2010, og fordelingen mellom planlegging og byggherre, øvrige kjerneoppgaver samt støtte og ledelse.

Tabell 5.9 Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen

År	Mill. 2016-kr			
	Totalt	Planlegging og byggherre	Øvrige kjerneoppgaver	Støtte- og ledelsesfunksjoner
2010	2 250	1 530	300	420
2011	2 540	1 780	325	435
2012	3 010	2 080	345	585
2013	3 470	2 580	315	575
2014	3 930	3 040	350	540

Tallene omfatter anskaffelser til riksveger og Statens vegvesens bruk av konsulenttjenester ved forvaltningen av fylkesveger. Økningen er i all hovedsak innenfor planlegging og byggherre.

Utvikling av vegtrafikksentralene

Statens vegvesen har i dag fem vegtrafikksentraler, en i hver region. Det er etablert et prosjekt for samordning, utvikling og effektivisering av vegtrafikksentralene.

Prosjektet vil pågå i perioden 2015–2018. Overordnet skal det bidra til å etablere en samordnet tjeneste fra vegtrafikksentralene, uavhengig av hvilken av de fem sentralene som utfører oppgaven. Sentralene skal på sikt være i stand til å ta over for hverandre når situasjonen krever dette, for eksempel ved krisesituasjoner eller kapasitetsproblemer.

I 2016 skal arbeidet med en teknisk samordning og en samordning av prosedyrer for vegtrafikksentralene startes opp. Det skal innføres et hendelsesbasert toppsystem som bidrar til å integrere sentralene. Det hendelsesbaserte toppsystemet vil utgjøre en felles brukerflate for alle trafikkooperatørene, uavhengig av hvilken vegtrafikksentral de tilhører. Dette gir grunnlag for felles prosedyrer og samordning, og vil være et viktig

bidrag for å styrke evnen til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap på nasjonalt nivå.

Behov for trafikkstyring øker parallelt med innføringen av intelligente transportsystemer. For å sikre samordning og effektivitet skal det utvikles felles spesifikasjoner for trafikkstyring i en egen håndbok. På teknisk side skal det etableres nasjonale spesifikasjoner for styring, regulering og overvåkning av installasjoner og objekter.

Servicen overfor publikum og de øvrige brukerne av vegtrafikksentralene skal være best mulig. Statens vegvesen skal derfor arbeide med å styrke denne.

ITS og trafikkinformasjon

I tillegg til tradisjonelle vegmeldinger har Statens vegvesen en tjeneste som gjør data om veg og trafikk tilgjengelig i sann tid. Tjenesten er basert på en internasjonal standard. Denne standarden gir mulighet for å kunne etablere språkuavhengige tjenester til trafikantene på tvers av landegrensene i Europa. Det er allerede i gang slik utveksling av trafikkinformasjon med våre naboland. Siden 2014 har Statens vegvesen tilbudt sanntids værdata, reisetider, kamerabilder samt vegmeldinger som inneholder informasjon om hendelser, vegarbeid og kjøreforhold. Data er tilgjengelig for private tjenestetilbydere, media og andre aktører som er

interesserte i å benytte offisielle veg- og trafikkdata i sine løsninger.

Statens vegvesen skal utvikle tjenester videre med ny funksjonalitet og informasjon. All veg- og trafikkinformasjon blir tidlig i 2016 gjort lettere tilgjengelig på kart på vegvesen.no. Samtidig vil Statens vegvesen også starte en tjeneste som varsler om hendelser på viktige deler av vegnettet. Denne varslingen vil gjøre Statens vegvesens vegmeldinger mer aktuelle og tilgjengelige for trafikantene. Dette er en oppfølging av EUs ITS-direktiv.

For å nå ut til trafikantene med viktig informasjon langs vegen som f.eks. omkjøring ved hendelser eller vegarbeid, vanskelige kjøreforhold og annen trafiksikkerhetsrelatert informasjon har Statens vegvesen satt opp elektroniske tavler ved viktige kryss på hovedvegnettet. Når de ikke er i bruk til slike formål, blir de benyttet til å informere om reisetid ved registrert forsinkelse. Dette er tatt i bruk i Oslo-området og langs E18 i Vestfold og kan enkelt tas i bruk på andre aktuelle strekninger og byområder.

Samfunnssikkerhet

Det overordnede målet for samfunnssikkerhetsarbeidet er å forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. Statens vegvesen skal under alle typer kriser prioritere å sikre samfunnets behov for transport ved å sikre framkommelighet på vegnettet og tilgang til etatens nasjonale registerdata. Videre skal Statens vegvesen arbeide for en samordnet styring og kriseledelse i egen etat, mot andre myndighetsområder og samvirkeaktører.

Statens vegvesen har ansvaret for beredskap og krisehåndtering på riksvegnettet. Beredskap og krisehåndtering på fylkesvegnettet ivaretas av Statens vegvesen gjennom de avtalene som er inngått med fylkeskommunene. Gjennom avtalene håndterer Statens vegvesen hendelser på fylkesveg slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier hindres eller begrenses, og framkommeligheten ivaretas på best mulig måte.

Under kriser og i beredskapssammenheng utgjør Statens vegvesens nasjonale registerdata en viktig informasjonskilde. Utlevering av motorvogn- og førerkortdata, bruinformasjon, mv. til egen virksomhet og samvirkeaktører bidrar til å styrke beredskapen. For å sikre dataene skal Statens vegvesen ha kunnskap om cyberkriminalitet, hindre uautorisert tilgang til dataene og håndtere omfattende og langvarig brudd/bortfall av elektronisk kommunikasjon og strøm.

Statens vegvesen har flere metoder for å gjennomføre risikovurderinger. For å sikre en helhetlig tilnærming til risikostyring vil det i 2016 bli fastsatt et overordnet rammeverk i Statens vegvesen:

- Utvikle enhetlig organisering og styring og sette standarder for fagområdene
- Sikre at beredskapsansvar og beredskapsoppgaver er identifisert for å bidra til et helhetlig risikobilde for etaten.

For å styrke evnen til å forebygge og håndtere uønskede hendelser samarbeider Statens vegvesen med en rekke andre virksomheter og etater, bl.a. gjennom en nasjonal og landsdekkende skredvarsling. I forlengelsen av samarbeidet mellom NVE, Jernbaneverket og Statens vegvesen i NIFS-prosjektet vil Norges vassdrags- og energidirektorat ta et initiativ til å videreføre arbeidet med naturfare og klimatilpasning. Statens vegvesen fornyer kontinuerlig beredskapsplanene for naturfare. Det er behov for et tverrsektorielt samarbeid for å videreutvikle geo- og klimadata med tilhørende databaser og systematisk overvåke og dokumentere hendelser. Klima 2050 er et nytt senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI) som kan bli en viktig arena for dette arbeidet.

I 2016 vil Statens vegvesen også bidra til å styrke samordning og samarbeid mellom etater, fylkesmenn, kommuner, og regionale og lokale nødetater. Det er lagt opp til at fylkeskommunene deltar i opplæring og øvelser. Det er etablert et samvirkeforum for arbeidet med samfunnssikkerhet mellom transportetatene og Avinor AS som i 2016 skal legge til rette for nettverksbygging og gode samarbeidsrelasjoner, sikre samordning og god rolle- og ansvarsforståelse samt bidra innenfor FoU-arbeid.

Statens vegvesen viderefører i 2016 arbeidet med Samferdselsdepartementets risiko- og sårbarhetsanalyser i samferdselssektoren (SAMROS). Arbeidet kartlegger sårbarheter i vegnettet og identifiserer tiltak for å redusere disse. Oppdatering og bruk av resultatene vil inkluderes i etatens styringsprosesser. Resultatene benyttes også som innspill til utredningene i forkant av Nasjonal transportplan 2018–2029, som grunnlag for planprosesser og utarbeidelse av driftskontrakter, og som beslutningsstøtte for prioritering av tiltak i arbeidet med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjetter, samt implementering og vedlikehold av tiltak og beredskapsplaner. Resultatene er også et viktig verktøy for erfaringsoverføring mellom ulike fagmiljøer i etaten.

I 2016 vil Statens vegvesen foreta en gjennomgang for å identifisere ev. nye objekter som er kritiske for samferdselssektoren eller samfunnet for øvrig (SAMROS II) og etablere forebyggende tiltak og beredskapsplaner for objektene. Videre vil det i 2016 bli sett på samordning av beredskapsplaner med nærliggende objekter som er underlagt objektsikkerhetsforskriften.

Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser (SOROS) for Statens vegvesen vil i 2016 bli fulgt opp i samsvar med tiltaksplanen. De viktigste temaene for 2016 vil være:

- Redundans for vegtrafikksentraler
- Tilgang til registerdata under kriser
- Knytte Vegdirektoratet og vegtrafikksentral øst til lavgradert kommunikasjonsnett.

Arbeidet med å oppgradere til nye typer reservebrumateriell videreføres i 2016. Arbeidet omfatter anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer, samt bygningsmessige forbedringer av lagrene. Statens vegvesens hovedlager er oppgradert, noe som gir bedre logistikk og kortere reaksjonstid. Tilsvarende oppgradering av de regionale lagrene vil gi en ytterligere forbedring. Statens vegvesen samarbeider med Jernbaneverket, Forsvaret og det svenske Trafikverket i dette arbeidet.

I 2016 vil Statens vegvesen styrke kompetansen innen informasjonssikkerhet og IKT-sikkerhet. Staten er i gang med å utarbeide rammeverket til styringssystem for informasjonssikkerhet, og dette arbeidet vil styrkes ved detaljering og implementering i organisasjonen. Sikkerhetskultur og bevisstgjøring av informasjonens verdi og håndtering av denne vil vektlegges i dette arbeidet.

Det etablerte samarbeidet mellom Avinor AS, Kystverket, NSB AS, Jernbaneverket og Statens vegvesen om Computer emergency response team (CERT) vil følges opp. Hendelsesmøter skjer ved møter i NORCERT-regi to ganger i året. Ved enkelte hendelser kan det være hensiktsmessig at det opprettes en møteplass hvor partene kan dele og sikre informasjonen som utveksles. Den interne oppfølgingen av varsler skjer gjennom etatens Incident Response Team (IRT).

Statens vegvesen har utarbeidet en standard mal for databehandleravtaler som i løpet av 2016 skal implementeres i organisasjonen. Dette vil føre til økt bevissthet rundt hvilke persondata som behandles på etatens vegne, og hvilke krav som stilles til behandlingen.

Videre vil etaten revidere og fastsette beredskapsplaner som beskriver krisehåndtering ved bortfall av elektronisk kommunikasjon og strøm.

Det prioriteres å ha redundante IKT-nett for å håndtere lokale brudd, og vegtrafikksentralene skal integreres bedre i krisehåndteringen. Endringer i klima vil bli tatt hensyn til i risikoanalyser for spesielt sårbare konstruksjoner.

Forskning og utvikling

Forskning og utvikling (FoU) som er initiert av eller utført i Statens vegvesen, skal være rettet mot hovedmålene i transportpolitikken. Hovedsatsingene i arbeidet gjennomføres i større forsknings- og utviklingsprogrammer som går over 4–5 år. I tillegg til dette gjennomfører etaten andre prosjekter og deltar i internasjonalt forskningsarbeid.

Totalt er det budsjettert med 130 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester i 2016 fordelt på postene 23 og 30 på kap. 1320. Inkludert i foreslått ramme er 30 mill. kr til prosjektet Ferjefri E39.

Statens vegvesens egeninnsats for å følge opp og gjennomføre FoU-kontrakter med forskningsinstitutter, universiteter og høyskoler utgjør om lag 65 mill. kr.

I 2016 videreføres arbeidet på følgende områder gjennom pågående FoU-programmer:

- Smartere vegtrafikk med ITS (intelligente transportsystemer) med vekt på krav i EUs ITS-direktiv og utnyttelse av kooperative systemer
- Trafikksikkerhet med vekt på potensialstudier for ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde
- Lavere energibruk i Statens vegvesen
- Vinterdrift
- Vegplanlegging og utforming av trafikksikkert terreng langs vegen
- Kartlegging av utslipp og virkemidler mot klimagasser og andre avgassutslipp fra kjøretøyer
- Tiltak for å endre transportmiddelfordeling i byområder.

Det blir igangsatt to eller tre nye FoU-programmer i 2016 basert på forprosjekter som ble gjennomført i 2015. Mulige temaer er:

- Levetidskostnader og effektiv vegbygging
- Masser og vegetasjon
- Bylogistikk
- Trafikkteknikk.

Ut over Statens vegvesens ordinære FoU-virksomhet vil det i de nærmeste årene bli gjennomført en omfattende forskningsvirksomhet knyttet til utviklingen av Ferjefri E39. I dette prosjektet vil det ved siden av å utrede ulike løsninger for fjordkryssing-

ene, være behov for forskning innen fagområder som samfunnsutvikling, gjennomføringsstrategier, energiutvinning og -utnyttelse. Med bakgrunn i kartlagte forskningsbehov innen de tekniske fagområdene, er det initiert flere doktorgradstillinger ved universitet. Samtidig vil det bli satt i gang forskningsprosjekter for å belyse utfordringer for de mest krevende fjordkryssingene. Dette vil bidra til å utvikle Norge som teknologinasjon.

Statens vegvesen har etablert en tett dialog og samarbeid med Norges forskningsråd og Innovasjon Norge og deltar gjennom dette samarbeidet i prosjekter som er nyttig for samferdselsektoren.

Flere prosjekter gjennomføres i et internasjonalt samarbeid. I Norden skjer samarbeidet innenfor NordFoU-paraplyen, mens samarbeid på europeisk nivå ivaretas gjennom den europeiske vegdirektørunionen CEDR (Conference of European Directors of Roads). I tillegg til EUs åttende rammeprogram Horizon 2020, deltar Statens vegvesen i ERA-NET Plus-programmet INFRAVATION. Dette programmet skal bidra til å utvikle infrastruktur og infrastrukturelementer for å møte framtidens utfordringer og involverer aktører både i og utenfor Europa. Det søkes et bredt samarbeid med industrien.

Statens vegvesen har styrket innovasjonsarbeidet i egen organisasjon og viderefører et innovasjonsprogram i 2016. Dette er i første omgang et internt program, men målet er å utvide det med eksterne samarbeidsparter.

Tømmertransport

I 2013 ble det vedtatt forskriftsendringer som øker tillatt lengde på tømmervogntog fra 22 til 24 meter og tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn. I Prop. 149 S (2012–2013) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2013* ble det bevilget 90 mill. kr til å utbedre flaskehalsen på riksvegnettet. I tillegg ble det bevilget 10 mill. kr til nødvendige beregninger for å kunne kartlegge flaskehalsen for tømmertransporten på fylkesvegnettet.

Oversikter fra april 2015 viser at 85 pst. av riksvegnettet er åpnet for tømmervogntog med 22 eller 24 meters lengde og 53 pst. for 60 tonn totalvekt. Statens vegvesen har fullført gjennomgangen av nesten samtlige bruer på riksvegnettet mht. brukslast. Denne gjennomgangen sammen med forsterkningstiltak og bygging av bruer vil gi en betydelig forbedring for tømmertransporten. I oktober 2015 vil nesten 100 pst. av riksvegnettet bli åpnet for 24 meter lange tømmervogntog og om lag 88 pst. for tømmervogntog med 60 tonn totalvekt. I åtte fylker vil samtlige riksveger være

tillatt for tømmervogntog med 60 tonn totalvekt med unntak av noen delstrekninger i Oslo by. I tre andre fylker vil alle riksvegene være tillatt for 60 tonn med unntak av noen få korte strekninger. Riksvegstrekninger som inntil videre ikke kan åpnes for tømmervogntog, ligger på Vestlandet, i Midt-Norge og i Nord-Norge. Flere av disse vil bli åpnet i 2016 som følge av forsterkningstiltak, nye bruer og slutføring av styrkeberegninger på en del større bruer.

Arbeidet med å identifisere flaskehalsen for tømmertransporten på fylkesvegnettet har vist seg å være langt mer omfattende enn antatt. Så langt har arbeidet vært prioritert i de områdene som er viktigst for skognæringen. Det har vært god dialog med næringen i disse områdene. Innen utgangen av 2015 vil det bli levert rapporter til de fleste fylkeskommunene som et foreløpig grunnlag for å kunne vurdere prioritering av midler til utbedring av flaskehalsen.

I april 2015 var 65 pst. av fylkesvegnettet åpnet for tømmervogntog med 22 eller 24 meters lengde og 20 pst. for 60 tonn totalvekt og 9 pst. for 56 tonn totalvekt. 39 pst. av det totale fylkesvegnettet i Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland er tillatt for 60 tonn totalvekt. Tilsvarende tall er 44 pst. for Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder og 10 pst. for Møre og Romsdal og Trøndelagsfylkene. På Vestlandet og i Nord-Norge er det foreløpig en liten andel av fylkesvegnettet som er åpnet for tømmervogntog.

Arbeidet som Statens vegvesen har gjort så langt, gir grunnlag for å åpne en større andel av fylkesvegnettet for tømmervogntog.

Statens vegvesen viderefører arbeidet med kontroll av tillatt brukslast på fylkesvegbruene. De aller fleste bruene skal være kontrollert i løpet av 2016. Dette vil vise hvilke veger som kan åpnes for tømmervogntog, og hvilke som må utbedres før dette er mulig. For at fylkeskommunene skal kunne prioritere utbedringer, er det viktig at næringen dokumenterer hvor de største besparelsene kan oppnås. Norges skogeierforbund har etablert et prosjekt som vil gi en oversikt over de viktigste vegene, slik at det blir enklere for fylkeskommunene å vurdere prioritering av tiltak.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2016 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013) og tidligere budsjettvedtak.

Tabell 5.10 viser forslaget til investeringsprogram for 2016. Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2016 og innebærer bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges likevel opp til anleggsstart eller forberedende arbeider på noen nye, store prosjekter i 2016.

Arbeidet med tunnelutbedringer for å tilfredsstille krav satt i tunnel- og elektroforskriftene er prioritert høyt. Innenfor programområdene er trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende prioritert høyt. Det er også forutsatt midler til statlig bidrag til bymiljøavtaler i Oslo og Trondheim.

Nedenfor redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksvegrute i 2016 samt en omtale av de største byområdene.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr er nærmere omtalt. Investeringsprosjekter som er omtalt, forutsettes gjennomført innen-

for de kostnadsrammer som er angitt. Øvrige prosjekter forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak. I tabellene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/-10 pst. Kostnadsrammen settes dermed 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 5.14 oppsummerer fordelingen av investeringsmidler i budsjettforslaget for 2016, fordelt på korridorer og ruter. Dersom Statens vegvesens handlingsprogram legges til grunn, vil oppfølging på prosjektnivå være som i tabellene.

Tabell 5.10 Post 30 Riksveginvesteringer – investeringsprogram

Korridor/rute	Mill. 2016-kr										
	Handlingsprogram 2014–2017				Statlige midler			Annen finansiering		Totalt til investeringer i 2016	
	Bevilget 2014–2017	Bevilget 2014	Bevilget 2015	Forslag 2016	Sum 2014–2016	Sum 2014–2016 i % av HP	Anslag 2016				
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	1 271	180,2	219,7	296,8	696,7	54,8	274	571			
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger											
2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen	1 638	391,4	463,2	425,0	1 279,6	78,1	490	915			
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo											
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	1 462	558,0	439,4	387,2	1 384,5	94,7		387			
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger											
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger ¹	7 847	1 597,4	1 817,9	2 067,1	5 482,4	69,9	1 870	3 937			
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim											
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	5 388	1 011,3	1 174,9	1 278,2	3 461,4	64,3	1 052	2 330			
E39 Ålesund – Trondheim	1 146	332,3	276,4	296,7	905,3	79,0		297			
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	558	135,4	89,7	150,0	375,0	67,3	5	155			
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø											
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	5 203	800,3	1 009,3	756,1	2 565,7	49,3	2 189	2 945			
Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug	1 244	494,0	233,6	261,7	989,4	79,6		262			
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger ²	3 247	594,7	592,4	837,5	2 024,5	62,4	523	1 361			
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund											
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	10 388	1 946,1	2 566,3	4 179,2	8 691,5	83,7	1 544	5 723			
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger	981	330,4	277,8	294,6	902,8	92,0		295			
Rv 15 Otta – Måløy	280	32,8	27,3	132,3	192,4	68,6		132			
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	1 161	279,5	307,0	307,5	894,0	77,0	27	335			
Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger	173	38,9	87,6	69,9	196,4	113,7		70			
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige											
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	3 641	380,0	453,1	719,1	1 552,2	42,1	755	1 474			
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland											
E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger	3 332	768,3	899,3	1 053,1	2 720,7	81,7	256	1 309			
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger ³	3 016	679,7	673,1	411,0	1 763,8	58,5		411			
Sum rutesfordelte midler	51 973	10 550,6	11 607,9	13 923,0	36 081,5	69,4	8 985	22 908			
Ikke rutesfordelte midler, inkl. Nasjonale turistveger ⁴	4 950	648,9	757,9	955,0	2 361,8	47,7		955			
Sum post 30	56 923	11 199,5	12 365,8	14 878,0	38 443,3	67,5	8 985	23 863			

1 Ekskl. bidrag til post 35 Vegutbygging i Bjørnvika.

2 Ekskl. post 36 E16 over Filefjell.

3 Ekskl. post 37 E6 vest for Alla.

4 Inkluderer også forutsatt bidrag til bymiljøavtaler

Samferdselsdepartementet

Tabell 5.11 Post 31 Skredsikring riksveger – investeringsprogram

Korridor/rute	Handlings- program 2014–2017	Statlige midler				Ekstern finansiering		Totalt til investeringer i 2016
		Bevilget 2014	Bevilget 2015	Forslag 2016	Sum 2014–2016	Sum 2014–2016 i % av HP	Anslag 2016	
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø								
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger								
2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksgrensen								
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo								
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger								
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	74							
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger								
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	74	69,7	64,2	20,0	153,9	208,1	20	20
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger								
E39 Ålesund – Trondheim								
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	893		195,1	133,0	328,1	36,7	47	180
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø								
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	380	236,7	139,7		376,4	98,9		
Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug	41	4,2	35,9		40,2	97,5		
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	128	84,5	49,3	23,7	157,5	123,2		24
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund								
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger								
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger								
Rv 15 Otta – Måløy								
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	276	87,7	57,5	81,0	226,2	82,0		81
Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger	296	253,6	5,1		258,8	87,4		
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 – Nordkjøbotn med tilknytninger	607	391,0	200,3	77,0	668,3	110,2		77
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger	1 165	87,7	248,0	328,0	663,7	57,0		328
Sum post 31	3 934	1 215,3	995,2	662,7	2 873,2	73,0	47	710

Byomtaler

Bymiljøavtaler

Helhetlige bymiljøavtaler er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Der forutsettes det at regjeringen fastsetter et endelig rammeverk for bymiljøavtaler før de aktuelle byområdene inviteres til forhandlinger. Samferdselsdepartementet har gjennom brev til Statens vegvesen 2. juni 2014 fastsatt endelig rammeverk. Gjennom brev til Statens vegvesen 4. juli 2014 er disse føringene supplert med retningslinjer for statlig delfinansiering av viktige kollektivtransportprosjekt i de største byene. Det kommer i retningslinjene tydelig fram at det gjennom bymiljøavtaler med Oslo/Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim er aktuelt å gi statlig finansieringstilskudd på 50 pst. til Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybane i Bergen, Bussvei 2020 på Nord-Jæren og superbussløsning i Trondheim.

Gjennom rammeverket stilles det krav til byregionene før det er aktuelt for staten å inngå en bymiljøavtale. Kravene er bl.a. knyttet til styringsystem, arealplanlegging og en bærekraftig finansiering av aktuelle tiltak. Samferdselsdepartementet mener at Oslo/Akershus og Trondheim har kommet lengst i å oppfylle disse kravene. Departementet har derfor gitt Statens vegvesen som statens representant i oppdrag å forhandle om bymiljøavtaler med Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag. Forhandlingene pågår nå med sikte på snarlig avtaleinngåelse.

Departementet regner med at pågående lokale prosesser i Bergen og Nord-Jæren med videreføring av bypakker, arealplanlegging og lokal bompengefinansiering vil føre til at det relativt raskt blir aktuelt med forhandlinger om bymiljøavtaler også i disse regionene når dette arbeidet blir ferdigstilt. Det vil ta litt lengre tid før det kan gjennomføres forhandlinger med de øvrige fem byregionene som er aktuelle for bymiljøavtaler, dvs. Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen om utbygging og finansiering av veg- og kollektivtiltak for perioden 2008–2032. Samarbeidet omfatter riksveger, fylkesveger i Akershus, kommunale veger i Oslo, jernbane samt trikk, T-bane, buss og båt i Oslo og Akershus. Finansieringen skjer gjennom bompenger og

bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

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, gåing og sykling, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1*, St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* og Prop. 1 S (2014–2015).

Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2016–19 har en samlet ramme på om lag 17 mrd. kr til riksvegprosjekt og lokale veg- og kollektivtiltak i Oslo og Akershus. Beregnet bompengandelen i handlingsprogramperioden er 61 pst. (inkl. merverdiavgift, ekskl. lån og jernbane).

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet fullfinansieres av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene skjer i nært samarbeid med øvrige parter i Oslopakke 3 og kan ha flere finansieringskilder innenfor Oslopakke 3. Når den statlige jernbanesatsingen i Oslopakke 3-området er inkludert, er bompengandelen 25 pst. i 2016.

Bruk av midler i 2014

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2013–2014) ble det åpnet for at Fjellinjen AS kunne låne inntil 1,2 mrd. kr i 2014 for å kunne drive pågående anlegg rasjonelt og samtidig prioritere kollektivtrafikktiltak i henhold til målene for Oslopakke 3. Som følge av bl.a. forsinket framdrift på noen store prosjekt og en del tiltak innenfor programområdene, ble det reelle lånebehovet i 2014 lavere og endte på om lag 800 mill. kr.

For 2014 ble det bevilget om lag 1,8 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med 1,2 mrd. kr til store prosjekter og om lag 0,6 mrd. kr til tiltak innenfor programområdene. En stor del av midlene på riksveg ble brukt på E18 Bjørvikaprojektet, E18 Sydhavna, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, rv 22 Lillestrøm – Fetsund og E16 Sandvika – Wøyen. Disse prosjektene skjermer nærmiljø for støy og luftforurensing, legger til rette for byutvikling og bidrar til økt trafikkikkerhet og framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Innenfor programområdene ble det gjennomført en rekke tiltak for kollektivtrafikk, trafikkikkerhet, støyskjerming, gåing og sykling.

Det ble bevilget om lag 1,3 mrd. kr til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2014. Av dette utgjorde bompenger i underkant av 1,0 mrd. kr og fylkeskommunale midler om lag 370 mill. kr. Disse midlene er bl.a. brukt til ombygging av fv 154 Nordbyveien i Ski, flere gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak og kollektivtiltak som knutepunktutvikling, holdeplassoppgraderinger og innfartsparkeringsplasser. Kolsåsbanen var det største enkelttiltaket, med åpning til Kolsås i oktober 2014 som viktigste milepæl.

Til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Oslo var tilsvarende beløp 1,8 mrd. kr, hvorav bompenger utgjorde rundt 1,6 mrd. kr og kommunale midler om lag 190 mill. kr. Viktige tiltak i 2014 var oppgradering av Lambertseterbanen og Bogstadveien, bygging av Lørenbanen, ferdigstilling av 2,1 km av hovedsykkelvegnettet, holdeplassoppgraderinger og fremkommelighetstiltak for trikk og buss.

Bevilgninger fra Oslopakke 3 til drift og småinvesteringer i kollektivtrafikken utgjorde om lag 33 pst. av netto bompengeneinntekter i 2014. Når investeringer i infrastruktur for buss, T-bane og trikk blir inkludert, var kollektivandelen 70 pst. i 2014.

Ved inngangen til 2015 ble det i Oslopakke 3 overført om lag 1,2 mrd. kr fra 2014 og tidligere år (ekskl. jernbane). Av dette utgjorde bompenger om lag 900 mill. kr. Det var mest overførte midler innenfor programområder riksveg (om lag 370 mill. kr) og lokale vegtiltak i Oslo (om lag 270 mill. kr). Tilsvarende tall for store riksvegprosjekt er om lag 60 mill. kr, mens det innenfor store kollektivtiltak og drift og småinvesteringer til Ruter ble overført om lag 485 mill. kr. Viktige årsaker er forsinket framdrift på prosjektene som følge av forsinkelser i planprosesser og kapasitetsutfordringer innen planleggings- og byggherrevirk-somheten. Andre årsaker til avvik er knyttet til grunnverv og uforutsette problem som først har blitt avdekket under byggeprosessen.

Resultatrapportering 2014

Den positive utviklingen hvor kollektivtrafikken tar markedsandeler fra personbilene fortsatte i 2014. Samlet for Oslo og Akershus økte antall kollektivreiser med 3,4 pst. sammenliknet med 2013, mens vegtrafikken (inkludert næringstrafikk) økte med 1,2 pst. som er om lag halvparten av befolkningsveksten. Totaltrafikken forbi bompunktene inkludert elbiler gikk ned med 0,5 pst. i 2014, samtidig økte antall elbilpasseringer med hele 119 pst.

Reisetidsmålinger basert på AutoPASS-systemet tyder på økt fremkommelighet på hovedvegnettet i Oslo og Akershus siste året. Fra september 2013 til september 2014 gikk gjennomsnittshastigheten i rushtidene på europavegene mellom Asker, Skedsmovollen, og Vinterbro samt Ring 3 opp med 2,7 pst. Samtidig gikk rushtidsvarigheten ned. Den perioden av døgnet hvor reisetiden er 30 pst. lenger enn ved fri flyt, ble redusert med 13 minutt eller 9,1 pst. Også fremkommeligheten for gående og syklende ble bedret. Det ble tatt i bruk nærmere 11,4 km nye sykkelanlegg i Oslo og Akershus i 2014.

Registreringene for kollektivtrafikken viser at reisehastigheten med trikken gikk ned med 1,2 km/t i rush. Dette skyldes bl. a. lenger oppholdstid på holdeplassene som følge av økt antall passasjerer. Det er mindre endringer for øvrige driftsarter.

Det gjøres mange tiltak for å gjøre transport-systemet sikkert og universelt utformet. Antall drepte i Oslo og Akershus innenfor alle transportformer gikk ned med 12 pst. i 2014. Reduksjonen var enda større for antall hardt skadde. Her var nedgangen 20 pst. sammenliknet med 2013. I 2014 ble det gjort tiltak for universell utforming på 135 stasjoner og holdeplasser i Oslo og Akershus. Samlet tilbudt kapasitet på kollektivtrafikken økte mer enn befolkningsveksten i 2014. Det ser ut til at kollektivtrafikantene verdsetter utviklingen. Brukertilfredsheten økte i 2014 og ligger nå på 96 pst. – det høyeste nivået som er målt i Oslo og Akershus.

Tabell 5.15 Utvikling i indikatorene som inngår i mål- og resultatstyringssystemet for Oslopakke 3 for 2013 og 2014.

	Indikator	2013	2014	Endring 2013–14
<i>Mål: God framkommelighet</i>				
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet (km/t)	51,6	53,0	2,7 pst.
	Rushtidsvarighet (timer:minutt)	02:23	02:10	-9,1 pst.
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush (km/t)			
	– Regionbuss	27,5	27,6	0,4 pst.
	– Bybuss	17,8	17,7	-0,6 pst.
	– Trikk	16,2	16,0	-1,2 pst.
Gang og sykkel	Antall km nye sykkelanlegg			
	– Riksveg (Oslo og Akh)	3,0	3,0	3,0 km
	– Fylkesveg Akershus	2,1	6,3	6,3 km
	– Kommunal veg Oslo:	3,8	2,1	2,1 km
	– I alt:	8,9	11,4	11,4 km
<i>Mål: Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gange og sykling</i>				
Kollektivtrafikk (mill. reiser)	– Oslo	232	239	3,3 pst.
	– Akershus	77	80	3,5 pst.
	– Oslo og Akershus	309	319	3,4 pst.
Vegtrafikk (mill. kjøretøykm)	– Oslo	3 670	3 706	1,0 pst.
	– Akershus	5 335	5 410	1,4 pst.
	– Oslo og Akershus	9 005	9 116	1,2 pst.
Bompasseringer/døgn (ÅDT én retning)	Osloringen	243 281	242 228	-0,4 pst.
	Bærumsringen	67 775	67 409	-0,5 pst.
	Sum	311 056	309 637	-0,5 pst.
Reisemiddelfordeling på hverdager blant bosatte i Oslo og Akershus 15 år og eldre	Kollektiv	24 pst.	23 pst.	-1 pst.poeng
	Gange	24 pst.	23 pst.	-1 pst.poeng
	Sykkel	4 pst.	5 pst.	1 pst.poeng
	Bil	47 pst.	48 pst.	1 pst.poeng
<i>Mål: Sikkert og universelt utformet transportsystem</i>				
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	137	107	-21,9 pst.
	Antall drepte	17	15	-11,8 pst.
Universell utforming	Antall holdeplasser og stasjoner oppgradert pr. år	135	140	140 hpl/st.
<i>Mål: Attraktivt kollektivtilbud</i>				
Frekvens (ant. minutter mellom hver avgang)		n/a	n/a	n/a
Tilbudt kapasitet:	– Buss, T-bane og trikk (plasskm)	7 868	8 275	5,2 pst.
	– Tog (setekm):	3 505	3 504	0 pst.
Punktlighet*	– T-bane	82 pst.	72 pst.	-10 pst.poeng
	– Trikk	44 pst.	50 pst.	6 pst.poeng
	– Bybuss (utvalg)	42 pst.	48 pst.	6 pst.poeng
	– Tog	91 pst.	91 pst.	0 pst.poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		70 pst.	70 pst.	0 pst.poeng
Brukertilfredshet kollektivtilbudet		95 pst.	96 pst.	1 pst.poeng
<i>Mål: Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet</i>				
Klimagassutslipp fra vegtrafikk (1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter)		1 704	n/a	n/a
Antall timer med overskridelser nasjonale mål NO ₂		187	79	-58 pst.
Antall døgn overskridelser nasjonale mål PM ₁₀		73	39	-47 pst.
Antall personer utsatt for støy > 38 dB fra riksveg		3 453	3 877	12 pst.
Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser		33 pst.	32 pst.	-1 pst.poeng
Elbiler gjennom bomringen (ÅDT én retning)		4 541	9 930	119 pst.

n/a: ikke tilgjengelige eller anvendbare data

* Punktlighet for tog defineres som under 4 min forsinkelse ved endestasjon hele døgnet, for T-bane, trikk og buss er kravet under 3 min forsinkelse ved passering av Jernbanetorget i rush.

Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2016–2019 for Oslopakke 3

Det er lagt opp til en årlig rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 3 for perioden 2016–2019 ble lagt fram i mai 2015 og ble vedtatt i Akershus fylkesting 15. juni 2015 og i Oslo bystyre 17. juni 2015.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram er basert på prinsipper for porteføljestyring

og tar utgangspunkt i målene for Oslopakke 3. Porteføljestyring innebærer at prioritering av tiltak i Oslopakke 3 skjer på grunnlag av flere kriterier som disponible midler, måloppnåelse, samfunnsøkonomi, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Ut fra en samlet vurdering har Styringsgruppen for Oslopakke 3 fremmet følgende forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2016–2019:

Tabell 5.16 Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2016–2019

Handlingsprogram Oslopakke 3	Mill. 2016-kr											
	2016			2017		2018		2019		Sum 2016–2019		
	Stat/ lokalt	Bom	Totalt	Stat/ lokalt	Bom	Stat/ lokalt	Bom	Stat/ lokalt	Bom	Stat/ lokalt	Bom	Totalt
<i>Riksveg</i>												
E18 Bjørvikaprojektet				36	75					36	75	111
E18 Sydhavna	26	63	89							26	63	89
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	17	136	153							17	136	153
E16 Sandvika – Wøyen	570	350	920	390	435	103	560		600	1 063	1 945	3 008
E18 Vestkorridoren (Lysaker – Ramstadsletta)	106		106	476		184	59	450	59	1 215	118	1 333
Programområder riksveg	199	146	345	97	154	97	154	97	154	489	607	1 096
Sum riksveg	918	695	1 613	998	664	384	773	546	813	2 846	2 944	5 790
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>												
Akershus	459	287	746	245	287	245	287	245	287	1 193	1 148	2 341
Oslo	267	82	350	332	344	356	436	318	285	1 273	1 147	2 420
Sum lokale vegtiltak og programområder	726	370	1 096	577	631	600	723	562	572	2 466	2 295	4 760
<i>Store kollektivtiltak</i>												
Lørenbanen		166	166								166	166
Oslo – T-bane og trikk		489	489		509		509		487		1 993	1 993
Fornebubanen		312	312				324		426		1 062	1 062
Sum store kollektivtiltak		967	967		509		833		913		3 222	3 222
<i>Drift og mindre investeringer kollektivtrafikk</i>												
Akershus		388	388		388		388		388		1 553	1 553
Oslo		415	415		415		415		415		1 659	1 659
Sum drift og mindre investeringer kollektivtrafikk		803	803		803		803		803		3 212	3 212
Sum Oslopakke 3	1 644	2 834	4 478	1 575	2 606	984	3 132	1 109	3 100	5 312	11 672	16 984

Samlet innebærer forslaget til handlingsprogram at igangsatte og bundne tiltak fullfinansieres for rasjonell gjennomføring og at kollektivsatsingen og tiltak for gåing og sykling samt trafikksikkerhet, miljø og universell utforming videreføres i perioden. Dette gir etter Styringsgruppens syn et godt grunnlag for å nå målene satt for Oslopakke 3.

Styringsgruppen legger til grunn en disponibel ramme for perioden 2016–2019 på om lag 17,0 mrd. 2016-kr (ekskl. jernbane), hvorav forventede bompenger er om lag 11,7 mrd. 2016-kr (inkl. lån) og 5,3 mrd. 2016-kr er midler fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

For å sikre rasjonell anleggsframdrift på store prosjekter og samtidig ha et nivå som gir grunnlag for å videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtrafikktilbud og gir god måloppnåelse i Oslopakke 3, er planlagt aktivitetsnivå i perioden høyere enn inntektene. Handlingsprogrammet innebærer derfor at det må tas opp nye lån. For 2016 er det lagt til grunn et lånebehov på inntil 400 mill. kr.

Fjellinjen forventes å være i en opplåningsfase i perioden 2016–2019. I opplåningsfasen reduseres det årlige bompengedraget med et beløp tilsvarende renter og avdrag på lån fra tidligere år i tråd med Stortingets forutsetninger om gjeldshåndteringen i Oslopakke 3, jf. Prop. 1 S (2013–2014). Alle lånekostnadene er hensyntatt i handlingsprogrammet for 2016–2019. Akkumulert gjeld ved utgangen av 2019 er etter dette anslått til om lag 6,7 mrd. 2016-kr, noe som er innenfor forventet maksimal lånegjeld på 6,8 mrd. 2016-kr (6,3 mrd. 2013-kr), jf. Meld. St. 26 (2013–2014), side 162.

Foreslått bruk av midler i 2016

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2016 fikk bred politisk tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Forventede netto bompengeinntekter i 2016

er om lag 2,1 mrd. 2016-kr. I tillegg er det lagt til grunn 918 mill. 2016-kr i statlige midler, 267 mill. 2016-kr fra Oslo kommune og 459 mill. 2016-kr fra Akershus fylkeskommune.

Styringsgruppen foreslår et låneopptak i 2016 på inntil 400 mill. kr. Dette låneopptaket gjør det mulig å sikre rasjonell framdrift for bl. a. prosjektene E16 Sandvika – Wøyen, E18 Sydhavna, rv 22 Lillestrøm – Fetsund, Lørenbanen og oppgradering av Østensjøbanen, samt en videreføring av satsingen på drift av kollektivtrafikk og på programområdene.

For 2016 foreslås om lag 1,6 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med i underkant av 1,3 mrd. kr til store prosjekter og i overkant av 300 mill. kr til planlegging og mindre tiltak innenfor programområdene som f.eks. kollektivfelt, sykkelveger og ombygging av farlige kryss.

I Akershus foreslås det om lag 1,3 mrd. kr til tiltak på fylkesvegnettet, drift av kollektivtilbudet og til planlegging av Fornebubanen i 2016. Av dette utgjør bompenger om lag 800 mill. kr og fylkeskommunale midler om lag 460 mill. kr.

Til lokale tiltak i Oslo er tilsvarende beløp 1,6 mrd. kr, hvorav bompenger utgjør rundt 1,3 mrd. kr og kommunale midler om lag 270 mill. kr. Viktige tiltak i 2016 vil være ferdigstilling av Lørenbanen, oppgraderingen av trikke- og T-banenettet, planlegging av Fornebubanen (Oslos andel) og flere parseller av hovedsykkelvegnettet.

Det foreslås satt av om lag 800 mill. kr fra Oslopakke 3 til styrket kollektivtilbud i 2016. I Akershus er midlene planlagt brukt til styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og Nesoddbåtene samt til videreføring av forenklet takst- og sonesystem. I Oslo er midlene planlagt brukt til å videreføre økt frekvens og kapasitet på buss og T-bane samt til mindre investeringer for trikk og T-bane.

Samferdselsdepartementet har funnet det nødvendig å foreta enkelte justeringer i budsjettforslaget for 2016 for riksvegnettet.

Tabell 5.17 Forslag til budsjett 2016 for Oslopakke 3

	Mill. kr		
	Stat/lokalt	Bom	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E18 Bjørvikaprojektet	26	0	26
E18 Sydhavna	26	63	89
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	17	136	153
E16 Sandvika – Wøyen	550	350	900
E18 Vestkorridoren (Lysaker – Ramstadsletta), grunnerverv	200	0	200
Programområder	199	146	345
Sum riksveg	1 018	696	1 714
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	459	287	
Oslo	267	82	
Sum lokale vegtiltak og programområder	726	370	1 096
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Lørenbanen		166	
Oslo – T-bane og trikk		489	
Fornebubanen		312	
Sum store kollektivtiltak		967	967
<i>Drift og mindre investeringer kollektivtrafikk</i>			
Akershus		388	
Oslo		415	
Sum drift og mindre investeringer kollektivtrafikk		803	803
Sum Oslopakke 3	1 744	2 836	4 580

*Forventet måloppnåelse av prioriteringer
i Oslopakke 3 i 2016*

Hovedvekten i Oslopakke 3 er lagt på satsing på kollektivtrafikk, økte bevilgninger til lokale vegtiltak og en kraftig økning av bevilgninger til sykkeltiltak. Det bevilges midler til rasjonell fremdrift på igangsatte riksvegprosjekter. Videre er det lagt til grunn statsmidler til Follobanen og andre tiltak på jernbanenettet som forbedrer togtilbudet i Oslo og Akershus. Tiltakene forventes å ha positive virkninger i forhold til målene om å ta veksten i persontrafikk med kollektivtransport, sykling og gåing og fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper.

Fremkommelighetstiltak for buss og trikk og oppgradering av T-banen og trikkenettet, bidrar til økt hastighet og punktlighet. Fremkommeligheten for gående, syklende, næringstrafikk og øvrig personbiltrafikk bedres spesielt der det gjøres tiltak som rv 22 Fetsund – Lillestrøm, E18 Mosseveien/Sydhavna, E16 Sandvika – Wøyen og nye sykkel- og gangveger.

Innenfor programområdene finansieres en del målrettede tiltak for trafikksikkerhet og universell utforming på ulike deler av transportsystemet. Eksempler på tiltak er ombygging av farlige kryss og bygging av høystandard holdeplasser og stasjoner. Det er satt av midler til å starte anskaffelsesprosessen for nye trikker som skal tilfredsstille krav til sikkerhet og universell utforming. Det leg-

ges vekt på gode løsninger for trafikksikkerhet og tilgjengelighet i alle store og små tiltak i Oslopakke 3.

Samferdselsdepartementets vurdering

I Nasjonal transportplan 2014–2023 ble den reviderte avtalen for Oslopakke 3 fra 2012 lagt til grunn for det videre arbeidet med pakken. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for perioden 2016–2019 og forslag til budsjett for 2016 bygger på Revidert avtale for Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet stiller seg bak forslaget. Regjeringen har også lagt den forutsatte lånerammen i Revidert avtale til grunn for videre arbeid og langsiktig porteføljestyling i Oslopakke 3. For å sikre rasjonell framdrift for bl.a. E16 Sandvika – Wøyen, E18 Sydhavna, rv 22 Lillestrøm – Fetsund, Lørenbanen, oppgradering av Østensjøbanen og en videreføring av satsingen på drift av kollektivtrafikk og på programområdene, er det foreslått et låneopptak på inntil 400 mill. kr i 2016. Dette ligger innenfor lånerammen som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet stiller seg derfor bak at Fjellinjen AS får ta opp et lån på inntil 400 mill. kr i 2016 i tillegg til de lån som Stortinget tidligere har gitt fullmakt til å ta opp.

For jernbanen er det i 2016 satt av om lag 4,1 mrd. kr i statlige midler til utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski, inkl. ny Ski stasjon og vendeanlegg. I tillegg er det satt av midler til oppgradering av stasjoner og annen jernbaneinfrastruktur som vil bidra til økt standard, kapasitet og punktlighet. Det vises til nærmere omtale under kap. 1350 Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 1 175 mill. kr i fireårsperioden. Målet er at personbiltrafikken gjennom bomringen ikke skal øke. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Fornebubanen

Forutsatt at det inngås en bymiljøavtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vil utbyggingen av Fornebubanen kunne få et statlig tilskudd på 50 pst. av prosjektkostnadene.

Fornebubanen fra Fornebu til Majorstuen blir 8,3 km lang, hvorav 3,1 km i Bærum og 5,2 km i

Oslo. Banen føres inn på det ordinære T-banenettet ved Majorstuen.

På strekningen gjennom Bærum fram til Lysaker ble reguleringsplan vedtatt 17. juni 2015. På grunn av innsigelser fra Jernbaneverket til Thons hotellplaner ved Lysaker stasjon er reguleringsplan for Lysaker på begrenset høring og forventes vedtatt før jul 2015. Reguleringsplan for strekningen i Oslo vil bli lagt ut på høring høsten 2015, og ventes vedtatt av Oslo kommune før sommeren 2016.

Når reguleringsplanene er vedtatt og forprosjekt er ferdigstilt, vil det bli gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Dette danner grunnlaget for den endelige kostnadsfordelingen mellom lokal og statlig finansiering. Samferdselsdepartementet har vært tydelig på at staten vil dekke 50 pst. av prosjektkostnadene, inkl. midler til reguleringsplanlegging. Det statlige tilskuddet vil være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Fordyrende og tilgrensende tiltak skal ikke inngå i prosjektkostnaden.

Midlene til planlegging skal som hovedregel gis i utbyggingsfasen etter at statens endelige bidrag er fastsatt. For Fornebubanen er det imidlertid besluttet at midlene til planlegging skal utbetales i planleggingsfasen, men etter at det er inngått en bymiljøavtale med Oslo og Akershus, jf. omtale under kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen. Kostnaden for videre planlegging av Fornebubanen er totalt beregnet til om lag 200 mill. kr i 2016. For å dekke 50 pst. av disse kostnadene settes det av 100 mill. kr i statlige midler til videre planlegging av Fornebubanen i 2016.

Nord-Jærenpakken

Innkrevningen av bompenger startet i 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn en bompengerperiode på 10 år, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99). Finansieringen er basert på bompenger, samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Prioriteringene i Nord-Jærenpakken er blitt avklart gjennom handlingsprogram. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004–2005) ga Stortinget sin tilslutning til endringer i bompengordningen ved at takstene ble økt, og det ble lagt opp til kontinuerlig innkreving, dvs. hele døgnet og alle ukedager. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 58 (2008–2009) sluttet Stortinget seg til et opplegg for å øke inntektene fram til utløpet av bompengerperioden i 2011.

I påvente av avklaringer i forbindelse med arbeidet med Bypakke Nord-Jæren (tidligere

omtalt som Jærenpakke 2) som eventuelt skal avløse dagens Nord-Jærenpakke, foreslo Rogaland fylkeskommune å forlenge eksisterende bompengoordning. Stortinget sluttet seg til opplegget med forlengelse i inntil fem år, dvs. til utgangen av 2016, jf. Prop. 28 S/Innst. 117 S (2011–2012). Gjennom behandlingen av Prop. 36 S/Innst. 105 S (2012–2013), sluttet Stortinget seg videre til et opplegg som sikrer fullfinansiering av prosjektet E39 Eiganestunnelen innenfor de avklarte økonomiske rammene for pakken.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes og Sola kommuner om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 255 mill.

kr i fireårsperioden. Målet er nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2013–2016. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Bruk av midler i 2014

Bruken av midler i 2014 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2013–2014), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i den politiske styringsgruppen. Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder ble det i 2014 i hovedsak prioritert midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Tabell 5.18 viser bruken av midler i 2014.

Tabell 5.18 Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2014

	Mill. 2014-kr		
	Regnskap 2014		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annet	
<i>Riksveg</i>			
Rv 509 Solasplitten	91	18	109
E39 Eiganestunnelen	87	379	466
Rv 509 Sømmevågen	18	85	103
E39 Hove – Sandved	0	47	47
<i>Trafikksikkerhetstiltak</i>			
Planlegging	27	0	27
Sum riksveg	217	529	746
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Programområder	0	16	16
Sum lokale vegtiltak og programområder	0	16	16
Sum Nord-Jærenpakken	214	545	759
Belønningsmidler			60

Forslag til prioriteringer i 2016

Innenfor rammen til riksvegtiltak prioriteres midler til sluttoppgjør på prosjektet rv 509 Solasplitten. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2012. Det er videre lagt til grunn midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E39 Eiganestunnelen, E39 Hove – Sandved og rv 509 Sømmevågen. Utbyggingen av rv 509 Sømmevågen startet opp høsten

2014, mens anleggsarbeidene på prosjektet E39 Hove – Sandved startet opp i mars 2015. Rv 509 Sømmevågen og E39 Hove – Sandved ventes åpnet for trafikk i 2017, mens E39 Eiganestunnelen ventes åpnet for trafikk i 2019.

Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder er kollektivtrafikktiltak prioritert. I tillegg er det prioritert midler til tiltak for å legge til rette for gående og syklende.

Tabell 5.19 Forslag til fordeling av midler i Nord-Jærenpakken i 2016

	Mill. 2016-kr		
	Budsjett 2016		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
Rv 509 Solasplitten inkl refusjon	101		101
E39 Eiganestunnelen	150	300	450
Rv 509 Sømmevågen	25	185	210
E39 Hove – Sandved	150	225	375
Sum riksveg	426	710	1 136
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Tiltak for gående og syklende	4	20	24
Sum lokale vegtiltak og programområder	4	20	24
Sum Nord-Jærenpakken	430	730	1 160
Belønningsmidler			60

Nord-Jærenpakken er etablert for å finansiere gitte tiltak. Virkningen av Nord-Jærenpakken i 2015 vil være bedret framkommelighet gjennom ferdigstillelse av vegprosjekter, kollektivprosjekter og tiltak for gående og syklende.

Status for arbeidet med Bypakke Nord-Jæren

På bakgrunn av tilrådingen i konseptvalgutredning (KVU) og den eksterne kvalitetssikringen (KS1), er det lagt til grunn at utviklingen av transportsystemet på Jæren skal baseres på buss og jernbane.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn et mål for den nasjonale transportpolitikken i storbyområdene at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Et tilsvarende mål er nedfelt i Regionalplan Jæren. For å nå dette målet er det nødvendig å legge til rette for miljøvennlig transport og en arealplanlegging som reduserer transportbehovet.

Et forslag til finansiering og utbygging av Bypakke Nord-Jæren ble behandlet av Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune høsten 2014. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til opplegg for utbygging og finansiering av Bypakke Nord-Jæren når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Bergensprogrammet

Innkrevningen av bompenger startet i 1986, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Hovedmålet var å bygge ut et tjenlig hovedvegnett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002–2003), sluttet Stortinget seg til hovedlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Bompengerperioden ble utvidet fra 2002 til 2011. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 94 (2005–2006), sluttet Stortinget seg til en revidert bompengerordning for Bergensprogrammet. Innkrevingsperioden ble utvidet med fire år til 2015. Rabattstruktur og innkrevningsordning, inkludert antall bomstasjoner, ble endret. Det ble gitt tillatelse til låneopp-tak for å sikre parallell utbygging av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Gjennom behandlingen av Prop. 108 S (2009–2010) sluttet Stortinget seg til en utvidelse av Bergensprogrammet i 10 år til utgangen av 2025. Etter forvaltningsreformen fra 2010 er det ikke riksvegprosjekter i Bergensprogrammet.

Etter behandlingen av Prop. 143 S/Innst. 324 S (2012–2013) er Bergensprogrammet utvidet ytterligere. Utvidelsen gir rom for bl.a. finansiering av tredje etappe av Bybanen fra Rådal til Flesland, etablering verksted/depot for bybanen og økt satsing på programområdetiltak. For å sikre finansieringen av tiltakene, er bompengerøksten økt og den maksimale rabatten redusert til 20 pst.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om midler fra Belønningsordningen for perioden 2015–2018. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 724 mill. kr i fireårsperioden. Målsettingen er nullvekst i personbiltransporten i Bergen kommune i perioden 2015–2018. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Bruk av midler i 2014

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2014 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. Bompengene ble i all

hovedsak benyttet til Bybanen og fv 577 Ringveg vest. Første etappe av Bybanen mellom sentrum og Nesttun, og første etappe av Ringveg vest mellom Dolviken og Sandeide ble åpnet for trafikk i 2010. Byggingen av andre etappe av Bybanen mellom Nesttun og Rådal startet opp i 2011 og ble åpnet for trafikk i juni 2013, mens byggingen av andre etappe av Ringveg vest mellom Sandeide og Liavatnet startet opp i 2011 og er planlagt åpnet for trafikk i 2015. Anleggsarbeidene på tredje etappe av Bybanen som omfatter strekningen mellom Rådal og Bergen lufthavn Flesland, startet opp i juni 2013. Det er ventet at strekningen kan åpnes for trafikk i 2016. Tabell 5.20 viser bruken av midler i 2014.

Tabell 5.20 Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2014

	Mill. 2014-kr		
	Regnskap 2014		
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen andre etappe		25	25
Bybanen tredje etappe		1 403	1 403
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	127	174	301
Utbedringstiltak	8	12	20
Gang- og sykkelveger	58	40	98
Trafikksikkerhetstiltak	34		34
Miljø- og servicetiltak	8	6	14
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		135	135
Planlegging	40		40
Sum Bergensprogrammet	278	1 795	2 073
Belønningsmidler			182

Forslag til prioriteringer i 2016

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2016 pågår. Det foreligger derfor ikke endelige avklaringer av fordelingen mellom de ulike tiltakene. Bybanen tredje etappe og andre etappe av Ringveg vest videreføres med delvis bompengefinansiering.

Anleggsarbeidene på Ringveg vest andre etappe startet opp i 2011, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2015. Tredje etappe av bybanen som omfatter en strekning på om lag 7 km fra Rådal til Bergen lufthavn, Flesland, ventes åpnet for trafikk i 2016.

I Prop. 143 S (2012–2013) er det lagt opp til å benytte midler fra Bergensprogrammet til å planlegge nye prosjekter/tiltak, inkl. videre planlegging av Bybanen. Dette omfatter bl.a. midler til å utarbeide reguleringsplaner for forlengelsen av Bybanen nordover til Åsane. Planleggingen viser seg å være utfordrende, spesielt i forbindelse med den delen av traséen som berører de historiske delene av Bergen sentrum, bl.a. Bryggen med mange kulturminner. Det kan derfor ta noe tid før godkjent reguleringsplan foreligger. For å sikre videre framdrift i den samlede utbyggingen av Bybanen, har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for at det kan benyttes bompenger innenfor Bergensprogrammet til å pro-

sjektere strekningen Bergen sentrum – Fyllingsdalen, en strekning på om lag 10 km, jf. Prop. 117 S (2014–2015).

Fordelingen av midler mellom programområdene vil først foreligge i desember 2015. Tabell 5.21 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2016.

Tabell 5.21 Forslag til fordeling av midler i Bergensprogrammet i 2016

	Mill. 2016-kr		
	Budsjett 2016		
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen tredje etappe		286	286
Bybanen fjerde etappe, forberedelser		140	140
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	40	60	100
Programområdetiltak (ikke spesifisert)	276	0	276
Sum Bergensprogrammet	316	486	802
Belønningsmidler			140

Tiltakene i 2016 bygger opp under mål om bedre forhold for kollektivtrafikk, gående og syklende. En nærmere vurdering av virkningene av prioriterte tiltak vil først foreligge når prioriteringen av tiltak innenfor programområdene er vedtatt i desember 2015.

Bergensprogrammet – innføring av tidsdifferensierte bompenger

Innkrevningen av bompenger i Bergen startet i 1986. Hovedformålet var å bygge ut et tjenlig hovedvegnett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001–2002) sluttet Stortinget seg til hovedlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004–2005) sluttet Stortinget seg til en revidert bompengordning for Bergensprogrammet. Rabattstrukturen og innkrevingsordningen, inkludert tallet på bomstasjoner, ble endret. Det ble gitt tillatelse til låneopptak for å sikre parallell utbygging av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Gjennom behandlingen av Prop. 108 S (2009–2010) sluttet Stortinget seg til en utvidelse av bompengeperioden til utgangen av 2025 for å sikre finansiering av bl.a. andre etappe av Bybanen og Ringveg vest. Etter forvaltningsreformen fra 2010 er det ikke riksvegprosjekt i Bergensprogrammet.

Gjennom behandlingen av Prop. 143 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg til et opplegg for ytterligere utvidelse av Bergensprogrammet. Utvidelsen gir rom for å gjennomføre tredje etappe av Bybanen fra Rådal til Flesland, bygge verksted/depot for Bybanen og øke satsingen på tiltak

innenfor programområdene. Fra 1. juli 2013 ble bompengerøksten økt fra 15 til 25 kr for lette kjøretøy (inntil 3 500 kg) og fra 30 til 50 kr for tunge kjøretøy (over 3 500 kg). Samtidig ble rabattene på 30 og 40 pst. ved forskuddsbetaling redusert til 20 pst. I tillegg ble det månedlige passeringstaket endret fra 50 til 60 passeringer.

I 2009 ble det lagt fram en utredning om kjøping i Bergensområdet. Utredningen tilrødde en kortsiktig løsning med tidsdifferensierte bompenger innenfor dagens bompengeloplegg og en mer langsiktig løsning med flere bomstasjoner og innkrevning i rushtidsretning (dvs. inn mot sentrum om morgenen og ut av sentrum om ettermiddagen).

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har i lengre tid vurdert å innføre tidsdifferensierte takster. Et opplegg basert på dagens innkrevingsopplegg ble lagt fram for Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune vinteren 2015. Bergen kommune behandlet saken i møte i bystyret 18. februar 2015, og og fattet følgende vedtak:

- Bompengordningen i Bergen opprettholdes i tråd med Prop. 143 S (2012–2013), med unntak av at det innføres tidsdifferensierte bompenger.*
- I rushtiden mandag–fredag kl 06:30 – 09:00 og 14:30 – 16:30 fastsettes taksten til 45 kroner for liten bil og 90 kroner for stor bil. Utenom rushtiden fastsettes taksten til 19 kroner for liten bil og 38 kroner for stor bil (2015-kroner).*
- Bergen bystyre og Hordaland fylkesting må få fullmakt til å foreta nødvendige justeringer i bompengerøksten eller periodene med tidsdiffe-*

rensiering, dersom den nye ordningen medfører vesentlige avvik fra inntektsmålet i Prop. 143 S (2012–2013). Lokale fullmakter må fastsettes i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompenger.

4. Bergen kommune vil være i dialog med Hordaland fylkeskommune om å finne løsninger dersom det blir behov for å styrke kollektivtransporttilbudet som en følge av tidsdifferensierte bompenger.
5. Byrådet vil legge fram egen sak om økte bompenger på dager med høy luftforurensing, jf. bystyrets vedtak 26. januar 2015.
6. Ordningen med tidsdifferensierte bompenger evalueres etter ett år.
7. Dersom evaluering viser at ordningen ikke gir forventet trafikkreduksjon i rushtiden, skal nødvendige endringer foretas. I arbeidet med eventuelle endringer av ordningen, ber bystyret om at også andre modeller for tidsdifferensierte bompenger vurderes, herunder den langsiktige modellen som fremgår i rapporten «Køprising i Bergensområdet? Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger» fra Urbanet Analyse, 2009, samt miljødifferensierte modeller.
8. Bystyret ber byrådet arbeide for at det i forhandlingene om den nye bymiljøavtalen kan åpnes for at bompengeinntekter kan brukes til drift av kollektivtrafikk, dersom bymiljøavtalene innrettes slik at dette er hensiktsmessig.

Hordaland fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 10. mars 2015, og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget går inn for å tidsdifferensiere bompenger i bomringen i Bergen, med sikte på oppstart seinast 1. januar 2016. Bompengerordninga i Bergen held elles fram som før, i samsvar med Prop 143 S(2012–2013).
2. I rushtida måndag – fredag kl. 06.30 – 09.00 og 14.30 – 16.30 vert taksten fastsett til kr. 45 for liten bil og kr. 90 for stor bil. Utanom rushtida vert taksten fastsett til kr. 19 for liten bil og kr. 38 for stor bil (2015 kroner).
3. Bystyret i Bergen og fylkestinget i Hordaland må få fullmakt til å gjera naudsynte justeringar i bompengerordningane eller periodane med tidsdifferensiering, om den nye ordninga medfører vesentlege avvik frå inntektsmålet i Prop. 143 S (2012–2013). Lokale fullmakter må fastsetjast i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompenger.
4. Tidsdifferensieringa gjer det truleg naudsynt å auka kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Fylkestinget legg opp til at belønningsmidlane,

som det no er søkt om, i første omgang kan nyttast til å finansiera ein slik kapasitetsauke. Vidare vil fylkestinget søke nødvendig finansiering av auka kollektivtransporttilbod i den komande bymiljøavtalen, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengeavtalen i Bergen. Fylkestinget ber fylkesrådmannen legge fram sak om auka kollektivtilbod og finansiering, for handsaming i fylkestinget juni 2015.

5. Ordninga med tidsdifferensierte bompenger skal evaluerast etter eitt år.
6. I arbeidet med eventuelle endringar for å nå måla, må andre modellar for tidsdifferensierte bompenger vurderast, herunder den langsiktige modellen i rapporten «Køprising i Bergensområdet? Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger» frå Urbanet Analyse (2009), samt miljødifferensierte modeller.

Hovedmålet med tidsdifferensieringen er å redusere trafikken i perioder med tette trafikk og de største køproblemene. En demping av trafikken i morgen- og ettermiddagsrushet kan gi mindre kjøring og dermed mindre utslipp. Det er lagt til grunn for de lokale vedtakene at dagens inntektsnivå blir opprettholdt. Dagens ordning med rabatt på 20 pst. for trafikanter med betalingsbrikke og lokal avtale med forskuddsbetaling blir videreført. Med lokal avtale og etterskuddsbetaling blir det gitt 10 pst. rabatt. Det er foreslått følgende takster i dagens bomstasjoner:

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg):
 - mandag – fredag kl. 06:30–09:00 og 14:30–16:30: 45 kr
 - mandag – fredag utenom rushtiden og lørdag – søndag: 19 kr
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg):
 - mandag – fredag kl. 06:30–09:00 og 14:30–16:30: 90 kr
 - mandag – fredag utenom rushtiden og lørdag – søndag: 38 kr

Det er gjort nye trafikk- og finansieringsvurderinger for ulike takstnivå og takstperioder. Disse viser at opplegget for tidsdifferensierte takster som Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har gått inn for, vil kunne redusere trafikken gjennom bomstasjonene med 5–9 pst. i morgenrushet og 3–7 pst. i ettermiddagsrushet. For døgnet samlet sett er det ventet at trafikkreduksjonen blir 0–3 pst.

Det er fremdeles lagt til grunn at takstene blir justert i tråd med konsumprisindeksen, jf. Prop. 143 S (2012–2013), side 7.

Samferdselsdepartementet har foretatt en helhetlig vurdering av forslaget, og viser til at innføring av tidsdifferensierte bompengeretakster for å redusere trafikken i rushtiden trolig vil føre til at flere trafikanter velger å reise kollektivt, gå eller sykle, jf. også Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 157. Departementet er kjent med at Hordaland fylkeskommune har gått inn for å øke kollektivtilbudet i Bergen i forbindelse med innføring av tidsdifferensierte bompengeretakster. Årlig kostnadsramme for et slikt økt kollektivtilbud skal være beregnet til 35 mill. kr. Tiltakene søkes finansiert med statlige belønningsmidler. Nylig er det inngått belønningsavtale for perioden 2015–2018. Departementet mener at forslaget om tidsdifferensiering av takstsystemet innenfor Bergensprogrammet er i tråd med veglova § 27. Etter en helhetlig vurdering, og med vekt på lokalpolitiske vedtak, aksepterer Samferdselsdepartementet forslaget fra Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Stortinget bes om å samtykke i forslaget. Departementet legger til grunn at det skal gjøres en evaluering etter to år med tidsdifferensiering av takstsystemet av konsekvenser og virkninger av ordningen. Evalueringen vil skje innenfor styringen av Bergensprogrammet, og i regi av lokale myndigheter og Statens vegvesen.

Det er en forutsetning at bompenginntektene etter innføring av tidsdifferensierte takster er tilstrekkelige til å ivareta bompengeselskapet sitt økonomiske ansvar. Dersom innføringen gir svakere økonomi enn lagt til grunn, vil forslag til reviderte takster bli lagt fram for lokale myndigheter før Statens vegvesen Vegdirektoratet fatter nytt takstvedtak.

Miljøpakke Trondheim

Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), jf. Innst. 494 S (2012–2013).

Finansieringen av Miljøpakke Trondheim er basert på innkreving av bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg til de sju bomstasjonene fordelt på tre snitt som allerede var etablert, ble det våren 2014 startet

opp innkreving i 15 nye bomstasjoner fordelt på til sammen sju snitt. I tillegg ble takst- og rabattsystemet endret. Omleggingen av bompengesystemet vil gi en mer rettferdig fordeling av bompengebelastningen og gi økte inntekter til Miljøpakken. I tråd med Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 630 mill. 2013-kr i statlige midler til å delfinansiere prosjektene E6 Sentervegen – Tonstad, E6 Jaktøya – Sentervegen og rv 706 Dortealyst – Stavne i tiårsperioden, hvorav 910 mill. kr i første fireårsperiode. I Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023) er det lagt til grunn om lag 220 mill. kr til programområdetiltak innenfor Miljøpakke Trondheim i perioden 2014–2017.

Etter ett år med drift av det nye bompengesystemet gjennomføres det nå en evaluering for å vurdere om bompengenneinnkrevingen og bruken av bompengemidlene er innrettet slik at det samsvarer med nytteprinsippet. Dette gjelder særlig forholdet mellom Trondheim og omliggende kommuner. Evalueringen ventes gjennomført i løpet av 2015.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 670 mill. kr i fireårsperioden. Målet er at all trafikkvekst i avtaleperioden skal skje med bruk av miljøvennlige transportmidler. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år. Midlene kommer i tillegg til Miljøpakkens midler, men bruken vil bli samordnet.

Bruk av midler i 2014

Bruken av midler i 2014 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2013–2014) og lokale myndigheters budsjettvedtak. I januar 2014 ble det for første gang vedtatt et 4-årig handlingsprogram for Miljøpakkens samlede aktiviteter. Handlingsprogrammet rulleres årlig. I 2014 ble om lag 3 km ny sykkelveg på sykkelnettet for Trondheim åpnet for trafikk, i tillegg ble det gjennomført kryssutbedringer, holdeplassutbedringer og signalprioritering langs hovedårene for buss. De nye bomstasjonene ble åpnet våren 2014. Tabell 5.22 viser bruken av midler i 2014.

Tabell 5.22 Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2014

	Mill. 2014-kr		
	Regnskap 2014		
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad		76	76
E6 Rosten	43		43
E6 Jaktøyen – Sentervegen, forberedelser	1	46	47
Rv 706 Sluppen – Stavne, forberedelser	5	3	8
Etablering av bomsystem		49	49
Gang- og sykkelveger	60	79	139
Miljø- og servicetiltak	4	15	19
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	60	18	79
Planlegging	7		7
Grunnerverv	2		2
Sum riksveg	183	286	469
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gatebrukestiltak/Lokale veger	13	19	32
Gang- og sykkelveger	13	16	30
Trafikksikkerhetstiltak	13	8	20
Miljø- og servicetiltak	1		1
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	20		20
Planlegging		17	17
Sum lokale vegtiltak og programområder	60	59	119
Sum Miljøpakke Trondheim	242	345	588
Belønningsmidler			190

Forslag til prioriteringer i 2016

Innenfor rammen er det prioritert midler til tiltak på programområdene samt planlegging.

Endelig prioritering av midler til lokale vegtiltak og programområder i 2016 vil skje gjennom

Trondheim kommunes og Sør-Trøndelag fylkeskommunes behandling av forslag til handlingsprogram for Miljøpakken rundt årsskiftet 2015/2016. Tabell 5.23 er derfor basert på prioriteringene i Miljøpakkens handlingsprogram for perioden 2015–2018.

Tabell 5.23 Forslag til fordeling av midler i Miljøpakke Trondheim i 2016

	Mill. 2016-kr		
	Budsjettt 2016		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annen	
<i>Riksveg</i>			
E6 Jaktøyen – Sentervegen	150	600,0	750,0
Gang- og sykkelveger	17,2	10,3	27,5
Planlegging		5,0	5,0
Sum riksveg	167,2	615,3	782,5
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gatebrukestiltak/Lokale veger	4,0	58,7	62,7
Tiltak for syklende	27,5	46,2	73,7
Tiltak for gående	5,0	10,4	15,4
Trafikksikkerhetstiltak	43,5	36,1	79,6
Miljøtiltak	12,0	6,5	18,5
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	6,4	15,0	21,4
Planlegging og grunnverv m.m.	3,5		3,5
Sum lokale vegtiltak og programområder	101,9	172,9	274,8
Sum Miljøpakke Trondheim	269,1	783,2	1 057,3
Belønningsmidler			170,0

Det prioriteres midler til videreføring av prosjektet E6 Jaktøya – Sentervegen. Anleggsarbeidene ventes startet opp i løpet av 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018. For å sikre framdriften på prosjektet er det behov for et låneopptak i 2016 på inntil 300 mill. kr. I Prop. 172 S (2012–2013), er det åpnet for låneopptak på inntil 1 mrd. kr. Det er ikke lagt til grunnbompenger til drift av kollektivtrafikken i 2016.

Det er videre forutsatt gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. Trafikksikkerhetstiltak prioriteres, bl.a. tiltak langs skoleveg. Det prioriteres også midler til støyskjerming. I tillegg til dette vil arbeidet med høyhastighets busstraseer langs innfartsårene til byen videreføres.

Grunntanken bak superbusskonseptet i Trondheim er å utvikle et attraktivt kollektivtilbud med høy kapasitet. Framkommelighet for kollektivtransporten i storbyområdene skal forbedres, og det skal utvikles kollektivknutepunkter og

stamruter for kollektivtrafikken. Konseptet er todelt. Første fase er å utvikle superbusskonseptet innenfor «Kollektivbuen» som er området mellom Ila, Brattøra, Strindheim og Sluppen. Dette området er særdeles viktig da det betjenes av de aller fleste bussrutene i Trondheim og Trondheimsregionen.

Det pågår fortsatt planarbeid for Elgesetergate, Innherredsveien, knutepunkt øst (Strindheim/Rotvoll) og knutepunkt Sluppen. Reguleringsplan for Elgesetergate forventes ferdigstilt mot slutten av 2016. Reguleringsplan for østre del av Innherredsveien er ferdigstilt, og det er bygd to holdeplasser med superbuss-standard. For Innherredsveiens vestre del pågår det fortsatt planarbeid. Reguleringsplan ventes ferdig i løpet av 2016. Det pågår fortsatt utredning av ulike løsningsalternativer for kollektivknutepunkt Sluppen, inkludert nytt vegsystem og tilknytning til ny Sluppen bru, samt utredning av kollektivknutepunkt i østre deler av kollektivbuen.

Virkninger av Miljøpakke Trondheim

Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO₂-utslippene fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen som reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., antallet personer som er plaget av vegtrafikkstøy skal reduseres med 15 pst. og antallet trafikkulykker skal reduseres med minst 20 pst. Det er utviklet indikatorer for å følge opp de ti målområdene. Den første evalueringen av Miljøpakken ble gjennomført i 2012, og den siste i 2014. I tillegg er det gjennomført flere mindre reisevaneundersøkelser. Resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2014 er også benyttet i evalueringen.

Evalueringen viser en positiv utvikling innenfor de aller fleste målområdene. Reisevaneundersøkelsene viser at andelen som bruker bil går ned, og kollektiv- og sykkelandelene går opp sammenlignet med situasjonen før oppstart på Miljøpakken. Reisevaneundersøkelsen viser positiv utvikling for Trondheim (utvikling perioden 2009/-10 – 2013/-14). Gangtrafikken har økt med 8 pst. i perioden, sykkeltrafikken har økt med 33 pst. og kollektivreisende har økt med 38 pst. Antallet førere av personbiler har blitt redusert med 2 pst., og nedgangen i bilpassasjerer har vært 21 pst.

Etter åpningen av flere kollektivfelt høsten 2008 ble kollektivtrafikkutviklingen snudd til vekst. Oppstart på bompengeneinnkrevningen våren 2010, endringer i takstsystemet for kollektivreiser for å stimulere til økt bruk av kollektivtransport samt endringer i rutetilbudet som har gitt økt kapasitet, har ført til ytterligere vekst i kollektivtrafikken. For perioden 2008–2014 er samlet vekst

om lag 60 pst. Veksten i bytrafikken var på 59 pst. Veksten i trafikken til/fra nabokommunene var på 67 pst. 2014 ga en vekst på henholdsvis 3,5 pst. for bytrafikken og 9 pst. på trafikken til/fra nabokommunene.

Videre viser evalueringen at gjennomsnittsfarten til kollektivtrafikken har økt som følge av etablering av gjennomgående kollektivfelt og aktiv signalprioritering. Det er også en positiv trend med reduksjon i trafikkulykker og reduserte utslipp av CO₂ og NO₂.

Mål og indikatorer i Miljøpakken vil bli tilpasset den nye bymiljøavtalen.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 296,8 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 274 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet rv 110 Ørebekk – Simo i Østfold og til å fullføre prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus.

Innenfor programområdene prioriteres trafiksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming og utbedringstiltak. Det settes av midler til å etablere kollektivfelt på rv 111 ved Sundløkka i Østfold. Videre prioriteres midler til å bygge gang- og sykkelveg langs E6 på strekningen Vevelstadveien – Smedsrudveien i Akershus. Det prioriteres også midler til ombygging av kryss på rv 22 ved Gamle Fetvei i Akershus.

Under fornying settes det av midler til utbedring av E6 Brynstunnelen i Oslo. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
Rv 22	Lillestrøm – Fetsund	722	775	153	0
Rv 110	Ørebekk – Simo	787	713	206	323

Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), side 86–91 og side 99. Prosjektet inngår i Oslo-pakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Utbyggingen omfatter en 5,1 km lang strekning mellom Lillestrøm og Fetsund i kommunene

Skedsmo og Fet i Akershus. Om lag 4,3 km av strekningen utvides til firefelts veg.

Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 120 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 50 mill. kr i forhold til kostnadsrammen. Dette skyldes i hovedsak økte prosjekteringskostnader, mer kompliserte sprengningsarbeider og vanske-

lige grunnforhold. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med eventuell ny kostnadsramme.

Anleggsarbeidene startet i mai 2013, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2015. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 136 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene vil bli benyttet til sluttoppgjør og restarbeider.

Rv 110 Ørebekk – Simo

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 255, og Prop. 32 S (2014–2015), side 2. Prosjektet inngår i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma, jf. Prop. 50 S (2014–2015).

Prosjektet omfatter utvidelse av rv 110 mellom Ørebekk og Simo til firefelts veg over en 1,4 km lang strekning. Vegen skal bygges med to felt i hver kjøretretning adskilt av midtrabatt. Ett av feltene i hver retning reserveres som sambruksfelt, eventuelt som kollektivfelt. Prosjektet inkluderer ny og utvidet bruforbindelse over Seutelva. Det skal bygges sykkelveg og fortau.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2017. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 116 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 425 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 490 mill. kr i forskudd og bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektene E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold og E18 Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus, samt restfinansiering av adkomst til Sydhavna fra E18 Mosseveien i Oslo. I tillegg er det behov for ytterligere midler til restfinansiering av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E18	Riksgrensen – Ørje	859	841	274	160
E18	Melleby – Momarken	1 278	1 284	23	0
E18	Knapstad – Retvet	1 603	1 572	420	202
E18	Sydhavna	707	703	89	0

E18 Riksgrensen – Ørje

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262, og Prop. 1 S (2014–2015), side 99. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt over en lengde på 6,4 km i Marker kommune i Østfold. Fra riksgrensen til like øst for Ørje sentrum bygges vegen i ny trasé. Gjennom Ørje sentrum blir det bred midtrabatt og nedsatt fartsgrense. Utbyggingen omfatter tre planskilte kryss, der det ene ligger i Ørje sentrum i krysset med fv 21.

Anleggsstart var opprinnelig forutsatt i oktober 2014 med åpning for trafikk i 2016. I Prop. 1 S

(2014–2015) var det lagt opp til anleggsstart i februar 2015. Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2017. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 184 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 137 mill. kr er forskuttering av statlige midler.

E18 Melleby – Momarken

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, Prop. 176 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2014–2015), side 99–100. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 131 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter bygging av 8,3 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i Eidsberg kommune i Østfold.

Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 100 mill. kr i forhold til styringsrammen og i underkant av 10 mill. kr i forhold til kostnadsrammen. Økningen skyldes i hovedsak inngått forlik med en entreprenør. I tillegg er det behov for midler til å utbedre Trarabekkens løp under E18 med bl.a. legging av nye og større rør. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med evt. ny kostnadsramme.

Anleggsarbeidene startet i desember 2011, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2014. Som en følge av behovet for å utbedre Trarabekkens løp under E18 vil vegen bli stengt i inntil to måneder høsten 2016. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 3 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene går til sluttoppgjør og restarbeider.

E18 Knapstad – Retvet

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262, og Prop. 1 S (2014–2015), side 100. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen bygges som firefelts veg over en lengde på 6,2 km i Hobøl kommune i Østfold og Ski kommune i Akershus. Strekningen bygges i sin helhet i ny trasé. Det bygges to planskilte kryss og gang- og sykkelveg langs fv 120 fra Elvestad sentrum fram til krysset med nye E18. Vegen krysser Hobølelva i bru på om lag 300 meter. Det legges til rette for viltkryssinger under flere av bruene som skal bygges. I tillegg inngår bygging av en faunapassasje og en miljøtunnel.

Anleggsarbeidene startet i februar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september

2016. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 240 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 232 mill. kr er forskuttering av statlige midler.

E18 Sydhavna

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 218–219, Prop. 119 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2014–2015), side 86–91 og side 100. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Prosjektet omfatter bygging av adkomst til Sydhavna inkl. nytt kryss på E18 Mosseveien med planskilt rundkjøring samt etablering av kollektivfelt på en om lag 900 meter lang strekning. Bygging av gang- og sykkelveg inngår også i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 2015. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 63 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene går til restfinansiering og sluttoppgjør.

E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 387,2 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering av prosjektet E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark. Det settes også av midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Bl.a. prioriteres midler til oppstart av utbyggingen av midtrekkverk i Langerudbakken på rv 35 i Buskerud. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads-	Prognose for	Statsmidler	Restbehov
		ramme	sluttkostnad	og annen	pr.
				finansiering	01.01.2017
				i 2016	
E16	Kongsvinger – Slomarka	2 721	2 568	45	0

E16 Kongsvinger – Slomarka

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 219, Prop. 1 S (2014–2015), side 100, og Prop. 32 S (2014–2015). Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 104 S (2010–2011).

Prosjektet bygges som firefelts veg over en 16,5 km lang strekningen fra Kurudsand i Kongsvinger kommune til Slomarka i Sør-Odal kommune.

Anleggsarbeidene startet i september 2011, og prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2014.

Midlene i 2016 vil bli benyttet til nødvendig omlegging av lokalvegsystemet, sluttoppgjør og restarbeider, samt resterende oppgjør i forbindelse med grunnverv. I tillegg til foreslåtte midler i 2016 settes det av 72 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 2 067,1 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 1 870 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til prosjekter på E18 gjennom Vestfold. Dette omfatter videreføring av E18 Bommestad – Sky og refusjon for E18 Gulli – Langåker. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til anleggsstart på prosjektet E18 Varoddbrua.

Innenfor Nord-Jærenpakken videreføres prosjektene E39 Eiganestunnelen, rv 509 Sømmevågen og E39 Hove – Sandved. I tillegg er det satt av midler til restfinansiering og refusjon for prosjektet rv 509 Solasplitten.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til prosjektering, grunnverv og andre forberedende arbeider på prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud, med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering.

Innenfor programområdene prioriteres i all hovedsak midler til tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres det midler til oppstart av byggingen av gang- og sykkelveg på strekningene Midgard – Jernbanegata langs rv 19 i Vestfold og Skjerpe – Krossmoen lang E39 i Rogaland. I tillegg er det prioritert midler til etablering av kontrollstasjon på E39 ved Krossmoen i Rogaland.

Under fornying settes det av midler til bl.a. å videreføre arbeidene med utbedring av rv 354 Høgenheitunnelen i Telemark, E39 Kirkeheitunnelen i Vest-Agder og fire tunneler på E18 i Nordre Vestfold (Hanekleiva, Løken, Hillestad og Botne). Det settes også av midler til å videreføre utbedringsarbeidene i E18 Fosskolltunnelen i Buskerud som starter opp høsten 2015 og til restfinansiering av tre tunneler på E39 i Vest-Agder som ble ferdigstilt våren 2015 (Austad, Drangeid og Loga). Det settes også av midler til planlegging og grunnverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 25,7 mill. kr over post 35 Vegutbygging i Bjørvik for 2016.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E18	Bjørvikprosjektet	7 850	7 724	26	85
E18	Bommestad – Sky	5 345	4 565	960	1 485
E18	Varoddbrua ¹	951	845	130	674
E39	Hove – Sandved	814	772	375	163
E39	Eiganestunnelen	3 355	3 169	450	1 545
Rv 509	Sømmevågen	828	768	210	123
Rv 23	Dagslett – Linnes	2 489	2 240	220	1 938

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

E18 Bjørvikaprojektet

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221–222, St.prp. nr. 50 (2004–2005) og Prop. 1 S (2014–2015), side 86–91 og side 102. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Anleggsarbeidene for første etappe startet sommeren 2005. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for trafikk høsten 2010, Nordenga bru ble åpnet for trafikk i august 2011 og av- og påkjøringsrampene ved Havnelageret ble åpnet høsten 2012.

Andre og siste etappe omfatter nytt lokalt riksvegsystem i Bjørvika. Anleggsarbeidene startet høsten 2011. Nylandsvegen bru ble åpnet for trafikk i desember 2013, og Kong Håkon 5. gate og deler av Dronning Eufemias gate ble åpnet for trafikk i juni 2014. Resten av Dronning Eufemias gate ble ferdigstilt i juni 2015. Etter 2015 er det bare delvis ombygging av Bispegata som står igjen. Disse arbeidene er avhengig av utbyggingen av Follobanen og planlegges derfor gjennomført i 2017–2018.

E18 Bommestad – Sky

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 269–271, og Prop. 1 S (2014–2015), side 101–103. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 123 S (2012–2013) og Prop. 32 S (2014–2015). Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 til firefelts veg gjennom Vestfold.

Strekningen bygges som firefelts veg over en lengde på 6,7 km i Larvik kommune i Vestfold. Utbyggingen omfatter en bru på 570 meter på nye E18 som delvis går over innsjøen Farris, og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km henholdsvis øst og vest for Farris. Videre inngår bygging av et planskilt kryss ved Farriseidet. I tilknytning til dette krysset vil det gjennomføres en betydelig ombygging av lokalvegsystemet, inkludert ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg mellom Bommestad og Lovisenlund. I tillegg vil det bli etablert en kollektivterminal.

Anleggsarbeidene startet i januar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2017. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 860 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Varoddbrua

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 268, og Prop. 1 S (2014–2015), side 101.

Det er i dag to bruer over Topdalsfjorden i Kristiansand kommune i Vest-Agder. Den eldste brua er en hengebru som ble åpnet for trafikk i 1956. En kassebru parallelt med hengebrua ble åpnet for trafikk i 1994.

Den tekniske levetiden for hengebrua er beregnet til 2017. Etter dette vil det påløpe tyngre og kostkrevende vedlikehold. Prosjektet omfatter riving av eksisterende hengebru og etablering av ny bru mellom dagens bruer. Lengden på den nye brua blir 643 m.

Den nye brua skal betjene østgående biltrafikk. Kassebrua fra 1994 skal fortsatt betjene vestgående biltrafikk. Begge bruene skal ha to kjørefelt pluss ett kollektivfelt, til sammen seks felt. Dagens gang- og sykkelveg på kassebrua gjøres om til kollektivfelt. Gang- og sykkelveg for begge retninger etableres på den nye brua og knyttes til eksisterende vegnett.

Det foreligger godkjent reguleringsplan, og arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er under oppstart. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme så snart det foreligger nærmere avklaringer og før anleggsstart.

Mulig anleggsstart er i august 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

E39 Hove – Sandved

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) som del av prosjektet E39 Ålgård – Sandved, Prop. 1 S (2014–2015), side 103, og Prop. 32 S (2014–2015). Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Sandnes kommune i Rogaland og er første etappe i utbyggingen av strekningen Ålgård – Sandved. Prosjektet omfatter ombygging av dagens tofelts veg med midtrekkverk til firefelts veg på en 1,6 km lang strekning. I tillegg inngår ombygging av om lag 1,3 km av rv 13 og fv 325. Utbygging av om lag 2 km gang- og sykkelveger med tre gangbruer vil sikre et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen mellom Ålgård og Sandved. I tillegg inngår ombygging av dagens planskilt kryss på Hove og Sandved og omfattende støytak. Ved Kvelluren på E39 vil det bli bygd en bru på 350 meter.

Anleggsarbeidene startet i mars 2015 og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2017. Av

foreslåtte midler i 2016 forutsettes 225 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Eiganestunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 223, Prop. 109 S (2011–2012), Prop. 97 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2014–2015), side 103. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter bygging av 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene, inkl. Eiganestunnelen som er 3,7 km lang. Tunnelen har en fellesstrekning på om lag 0,9 km med Hundvågtunnelen på Ryfast-prosjektet. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien bygges om til lokalveg, og Byhaugtunnelen på dagens E39 blir lagt om for å inngå i lokalvegnettet.

Anleggsarbeidene startet i april 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 300 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 23 Dagslett – Linnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 275. Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 146 S (2014–2015).

Dagens tofelts veg har dårlig standard og går i en bue mellom Dagslett i Røyken kommune og Linnes i Lier kommune. Verken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense tilfredsstiller dagens krav. Strekingen framstår som en flaskehals, særlig for tungtrafikken. Årsdøgntrafikken varierer mellom 14 000 og 18 000 kjøretøy. Den høye trafikkmengden medfører trafikksikkerhetsproblemer og miljøulempere for lokalbefolkningen.

Prosjektet omfatter bygging av 5,5 km ny firefelts veg. Veggen vil delvis følge dagens trasé og delvis gå i ny trasé. Hovedelementene i prosjektet er en tunnel på 2,2 km, nye kryss ved Dagslett og Linnes, samt en 300 meter lang kulvert ved Linnes. I prosjektet inngår også bygging av 3 km gang- og sykkelveg.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering er det lagt opp til anleggsstart i 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 170 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene vil bli benyttet til prosjektering, grunnverv og andre forberedende arbeider.

Rv 509 Sømmevågen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 156 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2014–2015), side 103. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Sola kommune i Rogaland og omfatter ombygging av dagens veg til firefelts veg over en strekning på om lag 1 km fra Solasplitten til Sømmevågen vest. Prosjektet omfatter også ombygging av Flyplassvegen inn mot Stavanger lufthavn, Sola. I tillegg inngår bygging av nytt planskilt kryss mellom rv 509 og Flyplassvegen og tilrettelegging for gående og syklende.

Anleggsarbeidene startet i november 2014, mot opprinnelig forutsatt i mars 2014. Prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2017, mot opprinnelig forutsatt i 2016. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 185 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 278,2 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 1 052 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland. Det settes også av midler til refusjon av forskutterte midler for utbyggingen av E39 Nyborgkrysset i Hordaland.

I Sogn og Fjordane prioriteres statlige midler til å fullføre utbyggingen av E39 på strekingen Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord. Videre settes det av statlige midler til anleggsstart på prosjektet E39 Bjørset – Skei.

Prosjektet rv 555 Sotrasambandet skal gjennomføres som et OPS-prosjekt, jf. Prop. 1 S (2014–2015), side 76, og Meld. St. 25 (2014–2015). Før anleggsstart er det nødvendig å flytte en høyspentlinje. For å spare tid settes det av statlige midler i 2016 til forberedende arbeider som omfatter flytting av høyspentlinjen.

Innenfor programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, tilrettelegging for gående og syklende og utbedringstiltak. Det prioriteres midler til bygging av ny gang- og sykkelveg mellom Hafstad og Kronborg på E39 i Sogn og Fjordane samt til å etablere kontrollplass på E39 nord for Bergen. Videre prioriteres midler til bygging av undergang under E39 ved Ekset i Møre og Romsdal, utbedring av kryss på E39 ved Vabakken i

Hordaland og Valenskrysset på rv 555 i Hordaland. Det settes også av midler til utbedring av Førlandskrysset på E39 i Rogaland inkl. bygging av midtrekkverk. I tillegg legges det opp til å videreføre utbyggingen av prosjektet rv 580 Sandslikrysset i Bergen med tilskudd fra private utbyggere. Det er også lagt til grunn bompenger til planlegging av prosjektet E39 Rogfast.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedring av Masfjord-, Mundalsberget-, Bjørsvik-, og Bømlafjordtunnelene på E39 i Hordaland. Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 20 mill. kr over post 31 for 2016. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til restfinansiering av skredsikringen av E39 i Romarheimsdalen i Hordaland, jf. Prop. 119 S (2014–2015).

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E39	Svegatjørn – Rådal	7 450	6 871	1 030	5 268
E39	Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord	687	635	100	33
E39	Bjørset – Skei ¹	840	764	100	643

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

E39 Svegatjørn – Rådal

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 283, og Prop. 1 S (2014–2015), side 105. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 134 S (2013–2014).

Prosjektet ligger i kommunene Os og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts veg i ny trasé vest for Nesttun. Om lag 13 km av strekningen legges i tre tunneler. I tillegg blir om lag 3 km av rv 580 lagt i ny trasé forbi Lagunen kjøpesenter, delvis i tunnel. Det bygges en ny fylkesvegarm fram til Lyseklostervegen, og fv 163 i Lysefjordområdet vil bli rustet opp. Det skal etableres to kryss i Os kommune og ett i Bergen kommune. E39 og rv 580 kobles sammen på Nordås i et kryss som ligger delvis i fjell. Utbyggingen gir en beregnet reduksjon i kjøretid på om lag 17 minutter.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 930 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord

Prosjektet er omtalt i Meld. nr. 26 (2012–2013), side 281, og Prop. 1 S (2014–2015), side 105.

Prosjektet ligger i Gaular kommune i Sogn og Fjordane. De to strekningene bygges som ett prosjekt og omfatter 9 km veg, hvorav vel 3 km byg-

ges i ny trasé forbi Sande sentrum. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 1 km langs Økslandsvatnet, en bru på om lag 100 meter og om lag 2 km gang- og sykkelveg ved Sande.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2016.

E39 Bjørset – Skei

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 282.

Strekningen Bjørset – Skei i Jølster kommune i Sogn og Fjordane er på om lag 11 km og har til dels svært dårlig standard, med svingete veg, smal vegbane uten gul midtlinje, varierende bæreevne og mange avkjørsler. Med unntak av om lag 100 meter ved Skei er det ingen tilrettelegging for gående og syklende.

Prosjektet omfatter utvidelse av vegen til 8,5 m vegbredde og utretting av svinger. Fra Bjørset til Indre Årdal er det planlagt ekstra bred skulder for myke trafikanter, og fra Indre Årdal til Skei er det planlagt gang- og sykkelveg. En rekke avkjørsler er planlagt sanert eller samlet. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt.

Det foreligger godkjent reguleringsplan, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme så snart det

foreligger nærmere avklaringer og før anleggsstart.

Mulig anleggsstart er i august 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

E39 Ålesund – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 296,7 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering og refusjon for prosjektet E39 Harangen – Høggjølen i Sør-Trøndelag.

Innenfor programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Bl.a. prioriteres midler til oppstart av bygging av gang- og sykkelveg på E39 ved Hjelset i Møre og Romsdal. Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2016-kr)

		Statsmidler og annen finansiering i 2016			Restbehov pr. 01.01.2017
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad		
E39	Harangen – Høggjølen	663	646	23	0

E39 Harangen – Høggjølen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, og Prop. 1 S (2014–2015), side 106.

Prosjektet ligger i Orkdal kommune i Sør-Trøndelag. Prosjektet omfatter bygging av 10,5 km veg, hvorav 7,5 km er ny veg fra Høggjølen til Stokkhaugen på fv 714.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2015. Midlene i 2016 vil bli benyttet til restarbeider. I tillegg er det satt av 30 mill. kr i statlige midler til refusjon til Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 150,0 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 5 mill. kr i tilskudd.

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. I tillegg legges det til grunn statlige midler og lokalt tilskudd til videre utbygging av rv 9 på strekningen Sandnes – Harstadberget i Setesdal i Aust-Agder.

Innenfor programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende. Det settes av midler til gang- og sykkelveg på strekningene Kløvi og Njøs, Bondeviki – Fardal og Fardal – Ylvisåker på rv 55 i Sogn og Fjordane. I tillegg er det prioritert midler til fotgjengersikring på rv 55 ved Stedje i Sogn og Fjordane. Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 133,0 mill. kr over post 31 for 2016. I tillegg er det forutsatt 47 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre arbeidene med skredsikring av rv 13 Joberget i Hordaland. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2013–2014). Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2017 mot tidligere forutsatt i 2016.

Videre prioriteres midler til å videreføre arbeidene med skredsikring av rv 13 ved Deildo i Hordaland. Anleggsarbeidene starter i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 756,1 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 2 189 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres det statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud.

Det prioriteres statlige midler å videreføre utbedringen av fire delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark, jf. Prop. 134 S (2014–2015). Anleggsarbeidene startet i mai 2015, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018 mot tidligere forutsatt i 2019. I tillegg settes det av midler til å videreføre utbyggingen av E134 Gvammen – Århus i Telemark.

Videre foreslås det statlige midler og bompenger til restfinansiering av E134 Stordalstunnelen i

Hordaland med tilstøtende veg. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2015.

Innenfor Haugalandspakken i Rogaland prioriteres midler til å fullføre byggingen av planskilt kryss mellom E134 og fv 771 i Førrestjørn i Tysvær kommune. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2016.

Det prioriteres statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av Ryfylkesambandet (Ryfast) på rv 13 i Rogaland.

Det prioriteres statlige midler til å starte arbeidene på prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Skien kommune i Telemark. Videre settes

det av bompenger til å starte utbyggingen av rv 36 på strekningen Slåttekås – Årnes i Nome og Sauherad kommuner i Telemark, jf. Prop. 108 S (2014–2015).

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes bl.a. av midler til flomsikring av E134 ved Mjøndalen i Buskerud og til trafikksikkerhetstiltak på rv 41 på strekningen Treungen – Steane i Telemark. I tillegg settes det av midler til oppstart av byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Ølen – Ølensvåg på E134 i Rogaland.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E134	Damåsen – Saggrenda	4 967	4 375	900	2 804
E134	Gvammen – Århus	2 383	2 205	275	1 232
Rv 13	Ryfast	7 716	6 886	1 300	2 905
Rv 36	Skyggestein – Skjelbredstrand	639	581	100	481

E134 Damåsen – Saggrenda

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 292, og Prop. 1 S (2014–2015), side 107. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 49 S (2014–2015).

Prosjektet ligger i kommunene Kongsberg og Øvre Eiker i Buskerud og omfatter bygging av 13,2 km veg i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km bygges som firefelts veg, og resten som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km. I tillegg bygges det planskilte kryss i Damåsen og i Saggrenda, og om lag 10 km med lokale sideveger. På den 3,5 km lange delstrekningen Tislegård – Trollerudmoen bygges det fire rundkjøringer, jf. Prop. 49 S (2014–2015).

Prosjektet omfatter også fullføring av Darbuneføringen på fv 72 og bygging av ny Teigen jernbaneundergang på fv 286. Fullføringen av Darbuneføringen avlaster dagens fylkesveg som går gjennom et boligområde i tettstedet Darbu. Den nye jernbaneundergangen innebærer at jernbanesporet legges om over en strekning på om lag 700 meter. Dette gir bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på fv 286. I tillegg blir det mulig med høyere kjørehastighet for togene.

I forbindelse med behandlingen av Prop. 49 S (2014–2015) vedtok Stortinget en anmodning til regjeringen om, fram mot at prosjektet er ferdig og i den første tiden etter at vegen er åpnet, å vurdere muligheten for å kunne redusere noen av restriksjonene som proposisjonen legger opp til på sidevegene, herunder muligheten for å redusere antallet bomstasjoner. I tillegg er regjeringen bedt om en vurdering av effekter og konsekvenser av eventuell trafikklekkasje på sidevegene. Statens vegvesen vil foreta vurderinger av muligheten for å redusere restriksjonene på sidevegnettet, herunder trafikale og finansielle konsekvenser av slike reduksjoner. Samferdselsdepartementet vil legge saken fram for Stortinget når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og ny E134 ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 800 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E134 Gvammen – Århus

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 241, Meld. St. 26 (2012–2013), side 292, Prop. 156 S (2012–2013), og Prop. 1 S (2014–2015), side 107.

Strekningen Gvammen – Århus ligger i kommunene Hjartdal og Seljord i Telemark. Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny veg hvorav 9,4 km i tunnel. Vegen bygges med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking. Den nye vegen fører til at E134 mellom Hjartdal og Seljord kortes inn med om lag 11 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

Rv 13 Ryfast

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 128, St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, og Prop. 1 S (2014–2015), side 108. Prosjektet er vedtatt finansiert med lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter en strekning på 20,7 km og omfatter 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. Videre skal det bygges en kollektivterminal med rundt 100 parkeringsplasser på Solbakk og en ny gang- og sykkelveg mellom Solbakk og Tau på om lag 1,5 km. Overskuddsmassene fra tunnelene vil bli benyttet til vegareal på Solbakk og nytt næringsareal på Buøy og i Jåttåvågen i Stavanger. Hundvågtunnelen har en fellesstrekning med Eiganestunnelen på om lag 0,9 km.

Sammen med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. I tillegg vil Hundvågtunnelen gi bydelen Hundvåg/Buøy et nytt fastlandssamband og avlaste Bybrua i Stavanger.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av fore-

slåtte midler i 2016 forutsettes 1 250 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 292. Prosjektet inngår i Bypakke Grenland, fase 1, men forutsettes finansiert med statlige midler, jf. Prop. 134 S (2014–2015).

Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts veg med midtrekkverk i ny trasé. I tillegg inngår nødvendige tilknytninger til dagens vegnett bl.a. med to nye rundkjøringer. Tre bruer og to løsmassetunneler inngår i prosjektet. Det skal bygges en strekning med gang- og sykkelveg. Den nye vegen innkorter rv 36 med om lag én km.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 550 mill. 2015-kr og en kostnadsramme på 605 mill. 2015-kr, jf. forslag til Romertallsvedtak V.

Det legges opp til anleggsstart i november 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 261,7 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler til restfinansiering og refusjon for prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud. Det prioriteres også midler til refusjon for utbedringen av rv 7 Bugjelet – Bu i Hordaland.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	2 180	1 806	64	0

Rv 7 Sokna – Ørgenvika

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2014–2015), side 108. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 157 S (2009–2010).

Prosjektet omfatter bygging av 17 km ny veg i Buskerud mellom Sokna i Ringerike kommune og

Ørgenvika i Krødsherad kommune. Den nye vegen innebærer en innkorting av rv 7 med om lag 20 km.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2014. Midlene i 2016 vil bli benyttet til restarbeider og sluttoppjør. I tillegg er det satt av 100 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 837,5 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 523 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av midler til å videreføre utbyggingen av E16 Sandvika – Wøyen i Akershus.

Videre er det prioritert statlige midler og bompenger til å starte utbyggingen av E16 på strekningen Bagn – Bjørgo i Oppland, med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

På rv 5 prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane. Som en følge av usikkerhet knyttet til valg av bruløsningen, er anleggsstart utsatt. Det legges nå til grunn at anleggsarbeidene starter i desember 2015, mot tidligere forutsatt i 2014. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Innenfor programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og

syklende. Det settes bl.a. av midler til etablering av gangtunnel under E16 ved Dalegården i Hordaland, bygging av gang- og sykkelveg langs E16 i Indre Arna i Hordaland samt til å etablere midt-rekkverk på E16 mellom Nestunnelen og Rørvik i Buskerud.

Under fornying settes det av midler til bl.a. utbedring av tunnelene Gudvanga, Fretheim og Onstad på E16 i Sogn og Fjordane. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 23,7 mill. kr over post 31 for 2016. Midlene vil i all hovedsak gå til videreføringen av arbeidet med mindre skredsikringstiltak på E16 mellom Voss og Arna.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 540 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2016. Innenfor denne rammen prioriteres midler til oppstart for utbyggingen av strekningen Øye – Eidsbru i Oppland, videreføring av utbyggingen av strekningen Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen og restfinansiering for strekningen Smedalsosen – Maristova – Borlaug.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E16	Sandvika – Wøyen	4 310	3 940	900	2 291
E16	Bagn – Bjørgo	1 643	1 479	220	1 165
E16	Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen	1 851	1 622	460	388
E16	Øye – Eidsbru	772	702	60	630

E16 Sandvika – Wøyen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 294–295, Prop. 97 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2014–2015), side 89–91 og side 109. Prosjektet inngår i Osloepakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Strekningen er 3,5 km lang, og er planlagt utbygd som firefelts veg i tunnel (Bjørnegårdtunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som firefelts veg i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika, der dagens E16 fjernes og deler av Sandvikaringen rustes opp. Nord for Hamang får dagens E16 funksjon som lokalveg og som omkjøringsveg når vedlikehold eller hendelser gjør dette nødvendig. Ny E16 legger til rette

for å utvikle Sandvika som byområde og vil redusere lokale miljøproblemer. Bjørnegårdtunnelen er forberedt for å kunne kobles til en eventuell framtidig E18 i tunnel under Sandvika.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 350 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Bagn – Bjørgo

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 295, Prop. 101 S (2011–2012), Prop. 93 S (2013–2014), side 74, og Prop. 1 S (2014–2015), side 110. Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 140 S (2014–2015). Prosjektet inngår i en samlet utbygging på strekningen Føn-

hus – Bagn – Bjørgo som er nærmere omtalt i Prop. 101 S (2011–2012).

Dagens E16 fra Bagn i Sør-Aurdal kommune til Bjørgo i Nord-Aurdal kommune er om lag 11 km lang. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2014 var om lag 2 200 kjøretøy med betydelig høyere trafikk i helger og store høytider. Strekningen har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon som riksveg mellom Øst- og Vestlandet. Fra Bagn og nordover er det en strekning med bratt og svingete veg, noe som fører til vanskelige forhold spesielt for tungtrafikken vinterstid. Størstedelen av strekningen er smal, med en vegbredde på under 6 m og uten gul midtlinje. Deler av strekningen er skredutsatt.

Prosjektet omfatter delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende veg til tofelts veg med 8,5 m vegbredde. Fra nord for Bagn sentrum skal det bygges en 4,3 km lang tunnel. Videre følges i hovedsak dagens trase med bygging/ombygging av flere kryss, en bru på om lag 150 meter over Begna og flere mindre bruer og underganger. I tillegg kommer tilpasninger til lokalt vegnett, samt støytiltak. På avlastet veg vil det bli utført utbedringer. Der ny E16 går i tunnel, vil dagens veg bli et tilbud for gående og syklende. Utbyggingen vil føre til en innkorting av E16 med om lag 1,2 km.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering er det lagt opp til anleggsstart i 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 170 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 295–296, Prop. 156 S (2012–2013), Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og Prop. 1 S (2014–2015), side 110. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet ligger i Vang kommune i Oppland og Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Strekningen har dårlig regularitet vinterstid med kolonnekjøring og stengninger. Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Veg i dagen følger stort sett eksisterende trasé, og legges høyt i terrenget med slake skrånninger for å redusere problemene med snødrev.

Anleggsarbeidene startet i mai 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2017.

E16 Øye – Eidsbru

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 293–294 og Prop. 1 S (2014–2015), side 110. Prosjektet er siste etappe av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Dagens veg går gjennom Øye sentrum med randbebyggelse, og nær en skole. Fartsgrensen er 60 km/t på det meste av strekningen. I Øye sentrum er det fartshumper med fartsgrense 40 km/t. Veggen har dårlig standard med om lag 6 meter vegbredde og bl.a. to krappe svinger i stigningen opp mot Strondafjorden. Årsdøgntrafikken varierer fra om lag 1 100 til 1 400 kjøretøy med om lag 17 pst. tungtrafikk. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

Prosjektet omfatter om lag 4 km veg i ny trasé utenom Øye sentrum i Vang kommune i Oppland. Om lag 2 km av veggen legges i tunnel. Veggen bygges med 8,5 meter vegbredde.

Med grunnlag i anslag for prosjektet E16 Øye – Eidsbru, legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 664 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 730 mill. 2014-kr, jf. forslag til Romertallsvedtak V.

Det legges opp til anleggsstart i juni 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 4 179,2 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 1 544 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektet E6 Frya – Sjøa i Oppland. Utbyggingen av nytt kryss for avkjøringen fra E6 mot Oslo lufthavn Gardermoen videreføres med forskutterte midler fra Oslo Lufthavn Gardermoen AS. Anleggsarbeidene startet i august 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2016.

Det settes også av midler til restfinansiering og refusjon for prosjektet E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark. Videre prioriteres midler til refusjon for prosjektet E6 Dal – Minnesund i Akershus og midler til restfinansiering av prosjektet E6 Øyer – Tretten i Oppland.

Videre prioriteres midler til restfinansiering av prosjektet E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag. Anleggsarbeidene startet i september 2013, og prosjektet blir åpnet for trafikk i oktober 2015. Det settes også av midler til restfinansiering for E6

Nidelv bru – Grillstad, og til refusjon for prosjektet rv 706 Nordre avlastningsveg i Trondheim.

Innenfor Miljøpakke Trondheim prioriteres det statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen.

Det prioriteres også midler til å videreføre utbyggingen av prosjektet rv 4 Lunner grense – Jaren inkl. Lygna sør i Oppland.

Innenfor programområdene prioriteres i hovedsak tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. prioriteres det midler til oppstart av bygging av gang- og sykkelveg på strekningene Toftemo – Dovre og Dombås sentrum – x fv 491 langs E6 i Oppland. Videre prioriteres det statlige midler og bompenger til byg-

ging av gang- og sykkelveg langs E6 på strekningen Ole Deviks vei – Teisenveien i Oslo. Det settes også av bompenger til kryssing av rv 150 ved Ullevål i Oslo og til bygging av gang- og sykkelveg langs rv 150 på strekningen Nydalen – Storo i Oslo.

Under fornying settes det av midler til utbedring av tunneler i Oslo. Dette omfatter oppstart av rv 150 Tåsentunnelen og videreføring av utbedringsarbeidene i rv 150 Smestadtunnelen og de to Granfosstunnelene som startet opp i 2015. Det settes også av midler til utbedringsarbeidene i E6 Grillstادتunnelen i Trondheim som startet opp i 2015. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E6	Minnesund – Skaberud	6 636	6 636	368	0
E6	Frya – Sjoa	6 818	6 309	2 010	658
E6	Vindåsliene – Korporalsbrua ¹	1 593	1 448	50	1 326
E6	Jaktøya – Klett – Sentervegen	2 885	2 663	750	1 590
E6	Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar ²	4 828	4 567	200	0
Rv 4	Lunner grense – Jaren og Lygna sør	2 578	2 629	704	229

¹ Foreløpig styrings- og kostnadsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

² Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad omfatter også E6 Værnes – Kvithammar. Foreslåtte midler i 2016 er inkl. 23 mill. kr til E6 Værnes – Kvithammar, herav 8 mill. kr i bompenger.

E6 Minnesund – Skaberud (Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen)

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 245, 247 og 254, St.prp. nr. 82 (2008–2009) og Prop. 1 S (2014–2015), side 111–112 og 135–136. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 13 S (2011–2012). Prosjektet er tredje og siste etappe av utbyggingen av E6 til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen.

Strekningen Minnesund – Skaberud gjennom Eidsvoll kommune i Akershus og Stange kommune i Hedmark er om lag 22 km lang. Utbyggingen av E6 inngår i Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen som også omfatter utbygging av dobbeltsporet jernbane på den 17 km lange strekningen Langset – Kleverud.

Anleggsarbeidene startet i mai 2012. Om lag 18 km av ny E6 ble åpnet for trafikk i desember

2014. Konkurs hos hovedentreprenøren på den søndre delen av anlegget førte til at de resterende 3,8 km i sør ble åpnet for trafikk i juni 2015.

Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2016 vil bli benyttet til restarbeider. I tillegg til foreslåtte midler er det forutsatt 200 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

E6 Frya – Sjoa

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 247–248, Prop. 97 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2014–2015), side 112. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 51 S (2012–2013), og er første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Ringebu og Otta.

Strekningen Frya – Sjoa ligger i kommunene Sør-Fron, Nord-Fron og Sel i Oppland og er om

lag 34 km lang. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Vegen bygges i ny trasé på nesten hele strekningen og legges utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. I tillegg inngår planskilte kryss på Frya, Harpefoss, Vinstra, Kvam og Sjoa, en døgnhvileplass for tungtransporten og to tunneler på 3,7 km og 4,4 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2016. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 310 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet som forskuttering av statlige midler.

E6 Vindåsliene – Korporalsbrua

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 302, Prop. 1 S (2014–2015), side 112 og Meld. St. 25 (2014–2015), side 11.

Strekningen E6 Ulsberg – Melhus, inkludert E6 Vindåsliene – Korporalsbrua, er i Meld. St. 25 (2014–2015) forutsatt overført til utbyggingsselskapet for veg (Nye Veier AS). I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2014–2015) er det forutsatt anleggsstart for prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i løpet av 2015, dvs. før Nye Veier AS formelt er opprettet. For at utbyggingsselskapet skal kunne utarbeide selvstendige gjennomføringsplaner for de prosjektene selskapet får overført, foreslår regjeringen at prosjektet ikke tas inn i selskapets portefølje, men bygges ut i regi av Statens vegvesen, jf. omtale under kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg.

I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2014–2015) ble Samferdselsdepartementet anmodet om å vurdere tunnel på strekningen mellom Sokna og Korporalsbrua, dvs. den nordligste delstrekningen. Bakgrunnen for dette var at den regulerte løsningen ikke ville gi sammenhengende gang- og sykkelveg og lokalvegnett. Statens vegvesen har startet opp planlegging av en 3,6 km lang tunnel på strekningen Sokna og Korporalsbrua. Det foreligger godkjent reguleringsplan for den sørligste delstrekningen, og det ventes at reguleringsplanen for strekningen nord for Soknedal sentrum vil bli vedtatt våren 2016. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår.

Et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av E6 mellom Ulsberg og Melhus i Sør-Trøndelag ble behandlet av berørte kommuner og fylkeskommuner i 2014. Endelig lokalpolitisk behandling av bompengeopplegget for prosjektet

E6 Vindåsliene – Korporalsbrua vil bli gjennomført så snart det foreligger vedtatt reguleringsplan for hele prosjektet.

Prosjektet omfatter delvis utbedring av eksisterende veg, og delvis bygging av ny veg på en strekning på om lag 7 km. I Soknedal legges vegen utenom sentrum og ned mot Sokna. Prosjektet omfatter en om lag 3,6 km lang tunnel nord for Soknedal sentrum. Sør for Soknedal vil det etableres et planskilt kryss. Prosjektet vil bedre trafikksikkerheten og miljøforholdene i Soknedal sentrum.

Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2016. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 301–303, Prop. 1 S (2014–2015), side 112, og Prop. 108 S (2014–2015), side 6. Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013).

Prosjektet er en videreføring av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Jaktøya og Tonstad. Den nordligste delen fra Sentervegen til Tonstad ble åpnet for trafikk høsten 2013. Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg over en strekning på 7,9 km. Fra Jaktøya til Sandmoen følges i hovedsak dagens vegtrasé. På den første delen vil det bli bygd parallell lokalveg, og opp til Sandmoen blir stigningen redusert fra 7 til 6 pst. Fra Sandmoen til Sentervegen flyttes E6 østover. Dovrebanelen legges om med ny jernbanebru over E6. Prosjektet omfatter også bygging av planskilte kryss på Klett og Hårstad og ombygging av dagens planskilte kryss på Sandmoen. Det skal også bygges 3,5 km gang- og sykkelveg langs fv 900 fra Klett og nordover til Heimdal.

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har gått inn for at staten skal dekke en større del av kostnadene på store prosjekter innenfor pakken. Samferdselsdepartementet viser til at fordelingen mellom statlige midler og bompenger er i tråd med det som er forutsatt i bl.a. Meld. St. 26 (2012–2013) og Prop. 172 S (2012–2013).

Det er foreløpig lagt til grunn anleggsstart i løpet av 2015 og åpning for trafikk i 2018. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 600 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008), St.prp. nr. 45 (2007–2008), og Prop. 1 S (2014–2015), side 112–113. Prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 31 (2008–2009).

Hele E6-delen av prosjektet Værnes – Kvithammar i Nord-Trøndelag stod ferdig i oktober 2013. De siste delene av prosjektet Nidelv bru – Grillstad, inkl. Strindheimtunnelen, ble åpnet for trafikk i juni 2014. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 142 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2016 vil bli benyttet til restfinansiering.

Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 245 og 249, Meld. St. 26 (2012–2013), side 301 og 304, og Prop. 1 S (2014–2015), side 113. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 50 S (2012–2013), og er første etappe av den planlagte utbyggingen av rv 4 mellom Roa og Jaren.

Prosjektet ligger i Gran kommune i Oppland. Strekningen Lunner grense – Jaren er om lag 9 km og bygges som firefelts veg. Vegen legges i en 1,7 km lang tunnel øst for Gran sentrum. Det bygges tre planskilte kryss, flere bruer og underganger og om lag 2 km gang- og sykkelveger. Dagens veg vil bli tilpasset sin nye funksjon som lokalveg, bl.a. med tiltak i Gran sentrum.

Utbyggingen på Lygna sør omfatter om lag 3,4 km tofelts veg med midtrekkverk. På grunn av stigningsforholdene er det bygd forbikjøringsfelt på hele strekningen i nordgående kjøreretning, og på vel 1 km i sørgående kjøreretning. Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 220 mill. kr i forhold til styringsrammen, og om lag 50 mill. kr i forhold til kostnadsrammen. Økningen skyldes i hovedsak økte grunnervervskostnader, inkl. ekstrakostnader som følge av noe uavklart grunnerverv ved anleggsstart. Det er inngått forliksavtale med entreprenør om dekking av kostnader for ulemper som følge av dette. I tillegg kommer utbetalinger for enkelte tilleggsarbeider. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med revidert kostnadsramme for prosjektet så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Anleggsarbeidene på Lygna sør startet i mai 2013, og strekningen ble åpnet for trafikk i juli 2014. Utbyggingen av Lunner grense – Jaren star-

tet i august 2013, og strekningen ventes åpnet for trafikk i desember 2016. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 164 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 81 mill. kr som forskuttering av statlige midler.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 294,6 mill. kr over post 30 for 2016.

Det settes av midler til forberedende arbeider på rv 3/rv 25 Ommangsvolden – Grundset som skal gjennomføres som et OPS-prosjekt, jf. Prop. 1 S (2014–2015), side 76.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og trafikk-sikkerhetstiltak. Det settes av midler til utbedring (breddeutvidelse) på rv 3 på strekningen Søkkunna bru – Evenstad i Hedmark. I tillegg prioriteres tiltak for å øke trafikk-sikkerheten i Hanestad og Fåset kryss på rv 3 i Hedmark. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Rv 15 Otta – Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 132,3 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor programområdene prioriteres trafikk-sikkerhetstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Det settes av midler til utvidelse av rv 15/E39 mellom Nør bru og Hjelle i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter også bygging av gang- og sykkelveg, busslommer og ulike trafikk-sikkerhetstiltak. I tillegg legges det til grunn oppstart for byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Lom vest – Nørdre Vike langs rv 15 i Oppland.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 307,5 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 27 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering for prosjektet E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal.

Innenfor programområdene prioriteres trafikk-sikkerhetstiltak, utbedringstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Det settes av midler til å bygge om Skorgenkrysset mellom E136/E39 i Møre og Romsdal. I tillegg er det prioritert midler til tiltak mot utforkjøringsulykker på strek-

ningen Flatmark – Skiri på E136 i Møre og Romsdal.

Under fornying settes det av midler til å starte utbedring av tunnelene Innfjord og Måndal på E136 og Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal. Det settes av midler til planlegging og grunnverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 81 mill. kr over post 31 for 2016. Innenfor denne rammen prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal. I tillegg prioriteres midler til restfinansiering for prosjektet Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E136	Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen	1 742	1 761	105	19

E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 251–252, og Prop. 1 S (2014–2015), side 114. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 80 S (2011–2012).

Delprosjektet Tresfjordbrua omfatter bygging av 2,8 km ny veg, inkl. bru over Tresfjorden, mens delprosjektet Vågstrandstunnelen omfatter bygging av en tunnel på om lag 3,6 km og om lag 1,2 km ny veg i dagen. Omlegging av lokalveger og bygging av gang- og sykkelveg inngår også i prosjektet. Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 170 mill. kr i forhold til styringsrammen, og om lag 20 mill. kr i forhold til revidert kostnadsramme. Den siste økningen skyldes i hovedsak kostnader knyttet til montering av mer lys i Vågstrandstunnelen enn opprinnelig forutsatt. I tillegg kommer noe økte kostnader til byggeledelse. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med eventuell ny kostnadsramme.

Anleggsarbeidene startet i september 2012. Vågstrandstunnelen ble åpnet for trafikk i desember 2014, mens Tresfjordbrua ventes åpnet for trafikk i november 2015. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 21 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet. Midlene går til restarbeider og sluttoppgjør.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 69,9 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor denne rammen legges det opp til å starte utbyggingen av prosjektet rv 70 Meisingset – Tingvoll i Tingvoll kommune i Møre og Roms-

dal. Det legges opp til anleggsstart i mars 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Innenfor programområdene prioriteres tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til bygging av gang- og sykkelveg langs rv 70 på strekningen Mo (Alvundeid) – Åram i Møre og Romsdal. Videre prioriteres midler til ombygging av krysset mellom rv 70 og fv 313 i Møre og Romsdal.

Det settes også av midler til planlegging.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 719,1 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 755 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektene E6 Helgeland nord og rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Nordland.

Videre prioriteres det statlige midler og bompenger til anleggsstart i 2016 på prosjektet E6 Helgeland sør, med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Det prioriteres også midler til restfinansiering av prosjektet Værnes – Kvithamar på E6 i Nord-Trøndelag som ble åpnet for trafikk i slutten av 2013.

Innenfor programområdene prioriteres midler utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til en rekke tiltak på E6 i Nord-Trøndelag, bl.a. utbedring av Tunnsjøelv bru, etablering av jernbaneundergang ved Vintermyr samt bygging av midtrekkverk på strekningen

Vassmarka – Ronglan. Videre prioriteres det midler til bygging av ny Forra bru på E14 i Nord-Trøndelag og utbedring av vegen på begge sider av brua. Det settes av bompenger til tiltak innenfor Bypakke Bodø, bl.a. undergang på rv 80 ved Hunstadsentret.

Under fornying settes det av midler til utbedring av tunnelene Stavsjøfjell, Være, Hell og

Egge på E6 i Sør- og Nord-Trøndelag. Arbeidene startet opp i 2015. I tillegg settes det av midler til å videreføre utbedringsarbeidene i seks tunneler på E6 i Nordland (Korgfjell, Finneidfjord, Nettet, Illhølia, Saksenvik og Kvænfloget) som startet opp i 2015. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E6	Helgeland sør	4 534	4 079	180	3776
E6	Helgeland nord	1 926	1 926	358	1 189
Rv 77	Tjernfjellet	555	504	113	340
Rv 80	Hunstadmoen – Thallekrysset	2 532	2 411	510	1 360

E6 Helgeland sør

E6 Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 312–313, og Prop. 55 S (2013–2014). Prosjektet utgjør andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015).

Det er lagt opp til å bygge ut til sammen om lag 80 km veg, fordelt på 9 delstrekninger. Som for E6 Helgeland nord vil utbyggingen av 7 av delstrekningene bli lyst ut i en samlet konkurranse der samme entreprenør vil stå for utbygging samt drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år, også kalt en vegutviklingskontrakt. Tiltakene på disse delstrekningene omfatter utvidelse av vegbredde, utretting av svinger, styrking av bæreevne i eksisterende vegtrasé, utbedring av bruer og tunneler, samt bygging av gang- og sykkelveger.

For utbygging av delstrekningene Kapskarmo – Brattåsen og Brattåsen – Lien vil det bli benyttet tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. Ut fra hensynet til rasjonell anleggsdrift er det formålstjenlig å se disse to strekningene i sammenheng. Her skal E6 legges i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 22 km. Det skal bl.a. bygges en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt vegnett.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering,

er det lagt opp til anleggsstart for vegutviklingskontrakten høsten 2016. Tidspunktet for anleggsstart på strekningen Kapskarmo – Brattåsen – Lien må vurderes nærmere. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 130 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Helgeland nord

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 312–313, og Prop. 1 S (2014–2015), side 115. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2013–2014).

Prosjektet omfatter utbedring av til sammen 62 km veg fordelt på 10 delstrekninger mellom Korgen og Bolna. På store deler av strekningen vil utbyggingen gjennomføres ved en utvidelse av vegbredden, utretting av svinger samt forsterkning av bæreevne i eksisterende vegtrasé.

For å legge til rette for effektiv gjennomføring av utbedringsarbeidene, blir det prøvd ut en ny type kontrakt som innebærer at samme entreprenør får ansvaret for både utbedringsarbeidene og det meste av drift og vedlikehold av E6 mellom Korgen og Bolna. Kontrakten har en varighet på 15 år og kalles en vegutviklingskontrakt.

På grunn av manglende interesse ved den første utlysningen av prosjektet, har Statens vegvesen hatt en dialog med bransjen før prosjektet ble lyst ut på nytt. På bakgrunn av mottatte anbud, ligger det an til kostnadsøkninger for prosjektet. Prognosen for sluttkostnad innebærer en kost-

nadsøkning på om lag 450 mill. kr i forhold til fastsatt kostnadsramme og om lag 600 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme, gitt at prosjektet skal gjennomføres i uendret omfang. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, mot opprinnelig forutsatt høsten 2014. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 78 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 77 Tjernfjellet

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 314, og Prop. 1 S (2014–2015), side 65. Prosjektet finansieres innenfor post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 3,4 km lang tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Det vil bli etablert nytt kryss med E6 og ny adkomstveg mellom eksisterende og ny rv 77.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 491 mill. 2015-kr og en kostnadsramme på 540 mill. 2015-kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startes i 2016 mot tidligere forutsatt i oktober 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 313, og Prop. 1 S (2014–2015), side 115. Prosjektet inngår i Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S (2013–2014).

Samlet lengde for prosjektet er 5,4 km, herunder en 2,8 km lang toløps tunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv. Tunnelen vil eliminere køproblemene på dagens veg samtidig som trafiksikkerhet og miljø for beboerne og de myke trafikantene blir bedre. Strekningen Bodøelv – Thallekrysset og Bodøelv – Gamle riksveg (riksvegarm mot flyplassen) bygges om til firefelts veg med rundkjøringer. Dette vil fjerne køer i alle kryss og gi god framkommelighet for kollektivtra-

fikken. Alle kryssinger av riksvegen for gående og syklende vil bli planskilte. Parallelt med riksvegen bygges nye gang- og sykkelveger. Eksisterende gang- og sykkelveger forbedres.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 460 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 053,1 mill. kr over post 30 for 2016. I tillegg er det forutsatt 256 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. I tillegg prioriteres midler til prosjektet E6 Kråkmofjellet nord. Anleggsarbeidene startet i september 2013, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2015.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, trafiksikkerhetstiltak, tilrettelegging for gående og syklende samt service-tiltak. Bl.a. prioriteres midler til etablering av døgnhvileplass ved Buktamoen på E6 i Troms. Innenfor Vegpakke Harstad settes det av statlige midler og bompenger til en rekke programområdetiltak på rv 83, bl.a. tilrettelegging for gående og syklende på strekningen Kanebogen – Byskillet og tunnel mellom Seljestad og Sama.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedringsarbeidene i E8 Tromsøysund-tunnelen som startet opp i 2015.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 77 mill. kr over post 31 for 2016. Innenfor denne rammen prioriteres midler til prosjektet E10 Trældal – Leirvik som gjennomføres som en del av prosjektet E6 Hålogalandsbrua.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E6	Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Leirvik	3 727	3 456	692	495

E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal – Leirvik

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 261–262, og Prop. 1 S (2014–2015), side 116. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Narvik kommune i Nordland. Utbyggingen omfatter 6,4 km ny veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. Brua bygges som hengebru med total lengde 1 533 meter. På Øyjord går deler av ny veg gjennom en 300 meter lang tunnel til Stormyra der den knyttes til eksisterende E6/E10. Vegen bygges med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking. Prosjektet korter inn E6 med 18 km og reduserer kjøretiden med 15–20 minutter mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

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, mot opprinnelig forutsatt i oktober 2014. Hålogalandsbrua ventes åpnet for trafikk høsten 2017. Av foreslåtte midler i 2016 forutsettes 40 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet og 15 mill. kr av Narvik kommune som tilskudd.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 411,0 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet E6 Tana bru i Finnmark. Videre prioriteres det midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E6 Sørkjosfjellet i Troms og E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til oppstart av byggingen av gang- og sykkelveg mellom Salkobekken og Øvre Alta på rv 93 i Finnmark og til å videreføre utbedringen av rv 94 på strekningen Skaidi – Hammerfest. Det settes av midler til å bygge rundkjøring på E6 ved Førstevann (Kirkenes). Videre settes det av midler til å bygge kontrollstasjon ved E6 på Kvenvikmoen i Alta.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 328 mill. kr over post 31 for 2016. Midlene går i all hovedsak til å videreføre prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 357,6 mill. kr over post 37 E6 vest for Alta for 2016. Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av utbyggingen på strekningene Storsandnes – Langnesbukta og Halselv – Sandelv – Møllnes.

(i mill. 2016-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2016	Restbehov pr. 01.01.2017
E6	Indre Nordnes – Skardalen	1 281	1 186	318	577
E6	Sørkjosfjellet	1 024	958	50	402
E6	Storsandnes – Langnesbukta	674	613	168	382
E6	Halselv – Sandelv – Møllnes	1 080	980	190	159
E6	Tana bru	636	578	30	548
E105	Elvenes – Hesseng	724	668	150	156

E6 Indre Nordnes – Skardalen

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321, Prop. 97 S (2013–2014) og Prop. 1 S (2014–2015), side 117.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet i Kåfjord

kommune i Troms, fra vestsiden av fjellet fram til Manddalen på østsiden. Prosjektet omfatter også en bru over Manddalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6. Prosjektet vil føre til en innkorting av E6 med 7,9 km, og en reduksjon i kjøretiden med om lag 10 minutter.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2017.

E6 Sørkjosfjellet

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321, Prop. 156 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2014–2015), side 117.

Prosjektet ligger i Nordreisa kommune i Troms og omfatter bygging av 2,3 km ny veg i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkrysset (fv 866 til Skjervøy) og Sørkjosen. I tillegg inngår utbedring av om lag 2 km veg sør-vestover fra Langslettkrysset. Den nye vegen vil korte inn E6 med 1,8 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i slutten av 2017 mot tidligere forutsatt i slutten av 2016. Kontrakten som var inngått med tunnelentreprenøren ble hevet i mars 2015 på grunn av dårligere framdrift enn forutsatt. Det ble inngått kontrakt med ny entreprenør i juli, og tunnelarbeidene startet i desember 2015.

E6 Storsandnes – Langnesbukta

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, og Prop. 1 S (2014–2015), side 66 og side 117. Dette er siste etappe av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter bygging av 4,8 km ny veg hvorav 3,4 km legges i tunnel. Tunnelen vil erstatte dagens veg som har dårlig vegstandard og noe randbebyggelse. En mindre del av strekningen er skredutsatt. Den nye vegen korter inn E6 med om lag 4 km.

Det er lagt opp til anleggsstart i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2017.

E6 Halselv – Sandelv – Møllnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, Prop. 175 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2014–2015), side 66 og side 118. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 12,9 km lang strekning. I prosjektet inngår bl.a. bygging av to tunneler, Kråknestunnelen på om lag 2,4 km og Storvikatunnelen på om lag 1,2 km. Den nye vegen vil korte inn E6 med om lag 2 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2016.

E6 Tana bru

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 320.

Prosjektet omfatter bygging av en ny bru over Tanaelva, samt utbygging av tilgrensende vegnett inkl. gang- og sykkelveger. Brua bygges som en skråstagsbru og vil erstatte dagens bru fra 1948 som er preget av forfall. Dagens bru er smal og har restriksjoner på maksimalt tillatt aksellast. Brua innebærer derfor en stor flaskehals for tungtransporten.

Med grunnlag i anslag for prosjektet E6 Tana bru, legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 542 mill. 2015-kr og en kostnadsramme på 596 mill. 2015-kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Det legges opp til anleggsstart i høsten 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

E105 Elvenes – Hesseng

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 93 S (2013–2014), side 75, og Prop. 1 S (2014–2015), side 116.

Prosjektet omfatter utbedring av en om lag 5,5 km lang strekning i Sør-Varanger kommune i Finnmark. Prosjektet omfatter også en bru over Pasvikelva og en omlegging av eksisterende veg forbi Elvenes sentrum.

Opprinnelig var det lagt opp til å gjennomføre utbyggingen av strekningen Elvenes – Hesseng i to etapper, med Rundvannet – Hesseng som første etappe. I 2013 ble det gitt oppstartbevilgning til delstrekningen Rundvannet – Hesseng. For å sikre mer rasjonell gjennomføring ble det i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 93 S (2013–2014) omdisponert 60 mill. kr til delstrekningen Elvenes – Rundvannet, slik at de to delstrekningene kunne bygges ut samtidig.

Styringsrammen for prosjektet ble i Prop. 93 S (2013–2014) fastsatt til 501 mill. kr, omregnet til 2016-prisnivå. Som følge av økte anbudspriser og dårligere grunnforhold enn forventet, er prognosen for sluttkostnad økt til 668 mill. kr. Dette innebærer en økning på om lag 170 mill. kr ut over fastsatt styringsramme. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 705 mill. 2015-kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startet i september 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2017.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1330	Særskilte transporttiltak	1 832 791	2 127 888	2 368 700	11,3
1331	Infrastrukturfond	20 000 000	40 000 000	30 000 000	-25,0
	Sum kategori 21.40	21 832 791	42 127 888	32 368 700	-23,2

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4331	Infrastrukturfond		871 000	1 579 000	81,3
	Sum kategori 21.40		871 000	1 579 000	81,3

Programkategorien omfatter ulike ordninger knyttet til kollektivtransport, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes, og bevilgninger i tilknytning til infrastrukturfondet. Av bevilgningsforslaget på 32,4 mrd. kr gjelder 30 mrd. kr innskudd i infrastrukturfondet og 2,4 mrd. kr særskilte transporttiltak. For innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2015 er avkastningen 1 6 mrd. kr i 2016.

Til ulike ordninger som skal bidra til å styrke kollektivtransporten foreslås det å bevilge 32,2

mill. kr til særskilt tilskudd til kollektivtransport, 1 105 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport, 400 mill. kr til en ordning med rentekompensasjon for bompengelån og 100 mill. kr til planlegging av Fornebubanen. Basert på avtalen med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 foreslås det bevilget 731,5 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015 ¹	Forslag 2016
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	86 952	46 248	32 200
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 010 300	1 300 550	1 105 000
63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen		25 000	100 000
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	735 539	756 090	731 500
75	Rentekompensasjon for bompengelån			400 000
	Sum kap. 1330	1 832 791	2 127 888	2 368 700

¹ Ved behandlingen av Prop. 119 S/Innst. 360 S (2014–2015) ble det bevilget 20 mill. kr på post 60.

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

I 2016 gjelder bevilgningen på posten midler til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering. Det foreslås bevilget 32,2 mill. kr.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det skal være enkelt å reise kollektivt. Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne.

En nasjonal reiseplanlegger forutsetter en rutedatabank med ruteinformasjon fra hele landet. Rutedatabanken vil ha ansvar for å innhente og gjøre tilgjengelig reiseinformasjon fra all kollektivtransport. Den vil gjøre data tilgjengelig for alle som vil lage en nettportal – en søkeside på internett eller en mobilapp – som de reisende kan bruke. Enhver aktør kan utarbeide en reiseplanlegger basert på nasjonale rutedata og i denne framheve egne tjenester og konkurransefortrinn. For å sikre søkeresultater basert på objektive kriterier, skal det også etableres en nasjonal, konkurransenøytral nettportal.

Vegdirektoratet har bl.a. arbeidet med å inkludere sanntidsdata og data om universell utforming i Statens vegvesens Håndbok om overføring av rutedata. I samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner er det gjort utvalg av hvilke data om universell utforming som skal prioriteres. Vegdirektoratet arbeider også videre med en rei-

seplanlegger. En tar sikte på å begynne å ta i bruk en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanlegger i løpet av 2016. Statens vegvesens Håndbok om elektronisk billettering er revidert og omfatter også billettering med mobiltelefon som billettbarer. Det er satt i gang arbeid med en database som skal inneholde alle billettyper og utvikling av en mobilapplikasjon for å lese av innhold på reisekort. For å kunne følge opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 518 fra sesjonen 2013–2014 om å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet jf. omtale i Prop. 1 S (2014–2015), er det også utarbeidet et forslag til bedre samordning av takstsystemene.

Sårbare fagmiljøer og mange involverte aktører har gjort det utfordrende å finne en god organisasjonsform for tjenestene innenfor nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering. Tjenestene vil bli organisert i et aksjeselskap, jf. Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015* og Innst. 360 S (2014–2015). Selskapet vil bygge på eksisterende fagmiljø i Interoperabilitetstjenester AS og Norsk reiseinformasjon AS. Departementet samarbeider med eierne av disse selskapene om overgangen til ett selskap der staten er deleier. Det legges opp til å opprette det nye selskapet i slutten av 2015.

Det foreslås å bevilge 32,2 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering i 2016. Hoveddelen av dette vil gå til kjøp av tjenester for drift av rutedatabank og forvaltningstjenester

innenfor elektronisk billettering, samt å sette reiseplanleggeren i drift.

Tilskudd for å stimulere til bruk av biogass i kollektivtrafikken

Det ble i 2015 bevilget 20 mill. kr til en midlertidig tilskuddsordning for å stimulere til bruk av biogass i den delen av kollektivtrafikken med buss der det er inngått eller inngås avtaler med fylkeskommunene om kjøp av persontransporttjenester, jf. Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015* og Innst. 360 S (2014–2015). Ordningen skulle gjelde fram til en veibruksavgift for LPG og naturgass er innført.

Regjeringen foreslår å innføre en veibruksavgift på gass fra 1. januar 2016, jf. Prop. 1 LS (2015–2016) *Skatter, avgifter og toll*. Det er derfor ikke foreslått en bevilgning i 2016.

Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport). Ordningen omfatter i hovedsak fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke. Fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere og 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.

Samferdselsdepartementet satte i 2012 i gang et forsøk rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Forsøket skulle opprinnelig vare i to år, til 1. april 2014, men er senere forlenget, senest ut 2015 i påvente av evalueringen av ordningen. Det er bevilget i alt 39 mill. kr til ordningen i perioden 2012–2015.

Formålet med forsøket har vært å gi et forbedret tilbud til TT-brukere med særlige behov og å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Midlene skulle komme i tillegg til fylkeskommunenes egne midler til TT-ordningen. Brukerne betaler en egenandel for tjenesten i samsvar med fylkeskommunenes eget regelverk. Det er lagt vekt på at forsøkene ble gjennomført i samarbeid med brukerorganisasjonene. Midler ble tildelt fylkeskommunene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold.

I 2015 ble det utbetalt midler etter at fylkene hadde avgitt en statusrapport for 2014.

I tråd med vilkårene for å delta i forsøkene gjennomførte de tre fylkeskommunene en evaluering av forsøket i 2014. Evalueringsrapportene viser at kostnadene ved de ulike forsøkene i de tre fylkene varierer avhengig av valgt organisasjonsmodell.

Samferdselsdepartementet vil også utrede fylkeskommunens utfordringer med å finansiere en stadig mer omfattende og ressurskrevende kollektivtransport. Dette er en problemstilling regjeringen identifiserte i den nasjonale handlingsplanen for kollektivtransport. Eventuelle endringer i TT-ordningen må ses i sammenheng med de generelle utfordringene for kollektivtransporten.

Kollektivtransport i distriktene

I årene 2007–2015 har Samferdselsdepartementet hatt en tilskuddsordning for bedre kollektivtransport i distriktene, jf. St. prp. nr. 69 (2006–2007) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2007* og Innst. S nr. 320 (2006–2007). Ordningen er besluttet avviklet f.o.m. 2016, jf. Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015).

Målet med tilskuddsordningen har vært å styrke kollektivtilbudet gjennom mer effektiv samordning av offentlige virkemidler. Ordningen har forutsatt en lokal egenandel på minimum 50 pst.

I perioden 2007–2015 har Samferdselsdepartementet tildelt 154 mill. kr til kollektivtransportprosjekter over hele landet. I de årene ordningen har vart, har gjennomsnittlig 12 av 19 fylkeskommuner årlig gjennomført tiltak, hver for gjennomsnittlig 2,8 mill. kr i året.

Tiltak som særlig har vist seg å gi resultater, er satsingen på knutepunktutvikling, bestillingstransport og bedre erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkeskommuner. Mange innbyggere har fått tilgang til nye produkter og tjenester som det lokalt ikke ville vært mulig å etablere uten tilskuddsordningen.

Erfaringsmateriale fra ordningen er i 2015 sammenfattet i en regional veileder. Den beskriver hvordan en ut fra beste praksis kan oppnå mest mulig brukervennlig og sømløs kollektivtransport.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Tilskuddsordningen for økt tilgjengelighet for kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner er avviklet fra 2015. Prosjekter som fikk tilsgitt om midler, men som ikke ble ferdige i 2014,

fikk overført midlene til 2015. Dette gjaldt til sammen 37,5 mill. kr fordelt på 35 tiltak.

I 2014 ble 23 tiltak ferdigstilt. Disse omfattet i hovedsak utbedring for å sikre universell utforming av en rekke holdeplasser, samt enkelte kollektivknutepunkt.

Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til å nå dette målet.

Det foreslås bevilget 1 105 mill. kr. Rammen for ordningen er nedfelt i Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013).

Belønningsordningen skal stimulere storbyområdene til å føre en areal- og transportpolitikk for et bedre bymiljø og mindre bruk av personbil. Avtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet. Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater (etterskuddsvis tildeling) og/eller vilje (dokumentert gjennom lokale vedtak) til å gjennomføre tiltak eller ta i bruk virkemidler som på kort og lengre sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen. Mål knyttet til utviklingen av persontransporten i avtaleperioden er fastsatt i avtalene. Departementet legger i oppfølgingen av avtalene vekt på at målet skal nås. Måloppnåelsen vurderes etter objektive kriterier. Byområdene står fritt til å endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene tildeles til byområdene, skal de rapportere om utviklingen i det foregående året.

Følgende byområder har i 2015 fireårige avtaler:

- Oslo/Akershus med en ramme for 2013–2016 på til sammen 1 175 mill. kr (280 mill. kr i 2016)
- Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune (Bergensregionen) for 2015–2018 med en ramme på 724 mill. kr (140 mill. kr i 2016)
- Trondheimsregionen for 2013–2016 med en ramme på 670 mill. kr (170 mill. kr i 2016)
- Stavangerregionen (Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes og Sola) for 2013–2016 med en ramme på 255 mill. kr (60 mill. kr i 2016)
- Kristiansandsregionen (Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune) for 2013–

2016 med en ramme på 320 mill. kr (80 mill. kr i 2016)

- Buskerudbyen (Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker) for 2014–2017 med en ramme på 323,3 mill. kr (80 mill. kr i 2016)
- Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan) for 2013–2016 med en ramme på 225 mill. kr (60 mill. kr i 2016)
- Nedre Glommaregionen (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) for perioden 2014–2017 med en ramme på 225 mill. kr (50 mill. kr i 2016)
- Tromsø (Troms fylkeskommune og Tromsø kommune) for perioden 2015–2018 med en ramme på 260,6 mill. kr (60 mill. kr i 2016).

Utbetalinger etter avtalene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Midlene for 2015 er utbetalt i tråd med avtalte beløp etter at byområdene rapporterte om resultater for 2014.

Ved Stortingets behandling av budsjettet ble bevilgningen for 2015 økt med 325 mill. kr sammenliknet med regjeringens forslag. Dette ble fordelt med:

- 130 mill. kr til Oslo
- 50 mill. kr til Bergen
- 30 mill. kr til Trondheim
- 40 mill. kr til Stavanger
- 35 mill. kr til Kristiansand
- 15 mill. kr til Buskerudbyen
- 10 mill. kr til Grenland
- 10 mill. kr til Nedre Glomma og
- 5 mill. kr til Tromsø.

Midlene går inn i eksisterende avtaler, samt nye avtaler for Bergen og Tromsø. Kravene til mål og rapportering er dermed de samme som for tidligere tildelte midler.

Bergen var eneste byområde der 2014 var siste år i avtaleperioden. Målet i avtalen var:

- Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auke i avtaleperioden sjølv om folketalet og/eller talet på arbeidsplassar aukar.
- Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor andel av arbeidsreiser, redusert med 5 % i 4-årsperioden.

Den samlede biltrafikken i bomringen økte med 1,6 pst. i avtaleperioden (2011–2014). Det første målet ble dermed ikke nådd. Biltrafikken inn mot

Bergen sentrum i rushtid (YDT) ble redusert med 4,9 pst. i avtaleperioden. Det andre målet anses som oppnådd.

Det er gjennomført et omfattende arbeid for å styrke kollektivtransporten, og det er rapportert om stor økning i kollektivtrafikken i avtaleperioden.

Ny avtale for perioden 2015–2018 er inngått med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. I avtalen er det et mål om nullvekst i personbiltransporten i Bergen kommune i avtaleperioden.

Det er også inngått belønningsavtale med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune for perioden 2015–2018. Målet i denne avtalen er at det skal være 20 pst. flere kollektivreiser i 2018, og at biltrafikken i sum ikke skal øke fram mot 2018, med utgangspunkt i 2014-tall. Sykkelbruken skal fortsette å øke i perioden.

Belønningsordningen og bymiljøavtaler har samme målsetting, og det er en fordel om så mange som mulig av de relevante virkemidlene håndteres i sammenheng. For byområder som inngår bymiljøavtale, skal belønningsavtalen derfor innlemmes i bymiljøavtalen.

Det pågår forhandlinger om bymiljøavtaler med Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag med sikte på snarlig avtaleinngåelse. Disse byområdenes andel av belønningsmidlene vil gå inn i en bymiljøavtale. For øvrige byområder med en fireårig belønningsavtale kan det være aktuelt med ny belønningsavtale fram til ev. bymiljøavtale blir inngått. Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalene i Programkategori 21.30 Vegformål.

Post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen

Ny T-bane til Fornebu fra Majorstuen via Lysaker, Vækerø og Skøyen vil gi kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu. Fornebubanen er en del av Oslopakke 3, og prosjektet er nærmere omtalt under omtalen av Oslopakke 3 i Programkategori 21.30 Vegformål. Det er besluttet at staten skal dekke 50 pst. av kostnadene for prosjektet. I 2015 er det bevilget 25 mill. kr i statlig tilskudd til videre planlegging av prosjektet. For 2016 foreslås det 100 mill. kr i statlig tilskudd til den videre planleggingen.

Reguleringsplanen for strekningen gjennom Bærum til Lysaker ble vedtatt i juni 2015, og det ventes at reguleringsplanen for Lysaker stasjon vedtas før jul 2015. For strekningen gjennom Oslo ventes reguleringsplanen vedtatt før sommeren 2016. Det forutsettes at det er inngått en helhetlig

bymiljøavtale for Oslo og Akershus før de statlige midlene utbetales. Denne satsingen er i tråd med regjeringens løfte om større statlig engasjement for å sikre gode kollektivløsninger i de fire største byområdene, og det statlige tilskuddet til Fornebubanen ligger ikke inne i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og godstransport nord for Tromsø. Det foreslås en bevilgning på 731,5 mill. kr i 2016.

Gjeldende avtale med Hurtigruten ASA for perioden 2012–2019 ble inngått etter en anbuds-konkurranse. I henhold til avtalen skal staten kjøpe sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 5 120 mill. 2011-kr i hele kontraktperioden. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av avtaleperioden. Avtalen sikrer daglige seilinger hele året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner i mellom. Overfor passasjerer omfatter forpliktelsen i gjeldende avtale 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 økte med 10,5 pst. fra 2013 til 2014. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode økte med 3,1 pst. Økningen er også et resultat av at selskapet tidligere har iverksatt og gjennomført tiltak for å øke antall distansepassasjerer.

I 2014 oppnådde Kystruten Bergen – Kirkenes en regularitet på 96,9 pst.

Post 75 Rentekompensasjon for bompengelån

Det foreslås å bevilge 400 mill. kr til rentekompensasjon for bompengelån.

Rammer for rentekompensasjonsordningen

Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren* gir en omtale av regjeringens arbeid med de ulike elementene i bompengereformen. Det legges til grunn at tre til fem fylkeskommunalt eide bompengeselskap skal ha ansvaret for bompengereformen i framtiden og at rollen

som utsteder skal rendyrkes. En rentekompensasjonsordning for bompengelån skal brukes som insentiv for å sikre gjennomføring av bompengereformen. Det er derfor avgjørende at flest mulig prosjekter omfattes av ordningen.

Det vises til omtale av bompengereformen under Programkategori 21.30 Vegformål.

Regjeringen vil med rentekompensasjon for bompengelån:

- Redusere bompengebelastningen for trafikantene
- Legge til rette for en smidig overgang til ny, mer effektiv organisering av sektoren.

Målet med rentekompensasjonsordningen er å redusere bilistenes betaling av infrastrukturinvesteringer gjennom bompenger, enten i form av reduserte takster, høyere rabatter eller redusert innkrevningstid.

Følgende prinsipper legges til grunn:

- Rentekompensasjon vil bli gitt som et årlig tilskudd i inntil 15 år.
- Alle bompengeprojekter som inngår i ett av de nye regionale selskapene, vil få rentekompensasjon.
- Eksisterende bompengeprojekter vil få rentekompensasjon dersom de slutter seg til et av de nye selskapene.
- Ordningen skal omfatte bompengeprojekter både på riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Videre skal den omfatte utbyggingsprosjekter som skal gjennomføres av utbyggings-selskapet for veg og OPS-prosjekter.
- Rentekompensasjonsordningen skal dekke renter beregnet ut fra et serielån med en fastsatt løpetid og med flytende renter. Løpetiden settes til inntil 15 år.
- Renten fastsettes til en rente lik gjennomsnittet av observerte markedsrenter over to måneder på statspapirer (statskasseveksler) med en gjenstående løpetid fra null til tre måneder med et påslag på 0,5 prosentpoeng.
- Effekten av rentekompensasjonsordningen skal tas ut i høyere rabatter, lavere bompengetakster og/eller kortere bompengeperiode. Samferdselsdepartementet legger til grunn at rabatter bør være enhetlige mellom bompengeprojektene.
- For enkeltprosjekter er samlet netto lånegjeld ved oppstart av bompengeinnkrevningen grunnlag for beregning av rentekompensasjon. For de fleste prosjekter innebærer dette at det tas utgangspunkt i selskapets bokførte gjeld ved oppstart av innkrevningen, dvs. medregnet akkumulerte renter i byggetiden.

- For strekningsvise utbygginger som gjennomføres i flere etapper skal beregningen ta utgangspunkt i netto lånegjeld ved oppstart av innkreving av bompenger for hver utbyggingsetappe. Lånegjeld som er nedbetalt gjennom innkreving knyttet til tidligere utbyggingsetapper skal komme til fradrag.
- Det vil ikke bli gitt rentekompensasjon til prosjekter som har mindre enn to år igjen av forventet innkreving på det tidspunktet rentekompensasjonsordningen blir gjort gjeldende.

Hovedregelen er at planlagt bompengeperiode for enkeltprosjekt skal være maksimum 15 år etter trafikkåpning. Mange bompengeprojekter betales i dag ned raskere enn forutsatt i finansieringsplanene. Videre åpner rentekompensasjonsordningen for at rentetilskuddet kan benyttes til å korte ned innkrevningstiden. Dette betyr at det vil være tilfeller der strekningen er nedbetalt før de 15 årene det gis rentekompensasjon er omme. I Meld. St. 25 (2014–2015) står det at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til håndteringen av utbetaling av rentekompensasjon for prosjekter som betales ned raskere enn 15 år.

Samferdselsdepartementet vil, i tillegg til prinsippene listet over, legge følgende prinsipper til grunn for beregning og utbetaling:

- *Prosjekter der effekten av rentekompensasjonsordningen tas ut i kortere nedbetalingstid:* Ved utarbeidelse av finansieringsplanen vurderer Samferdselsdepartementet hvordan rentekompensasjonen slår ut i antall år med innkreving, for gitte takster. Dermed vil den samlede rentekompensasjonen til prosjektet beregnes med utgangspunkt i 15 års serielån før det gjøres beregninger av hvor stor nedkorting i innkrevningstiden denne rentekompensasjonen vil finansiere. Restbeløpet for rentekompensasjon (eksempelvis år 14 og 15) betales inn som en del av sluttoppgjøret. Når prosjektet er nedbetalt, avsluttes innkrevningen, innkrevingsutstyret fjernes og rentekompensasjonen opphører.
- *Prosjekter som betales ned raskere enn forutsatt i bompengeproposisjonen:* Når prosjektet er nedbetalt avsluttes innkrevningen, innkrevingsutstyret fjernes og rentekompensasjonen opphører.

Bypakker

Bypakker skiller seg fra enkeltprosjekter på flere måter. Det vil derfor være enkelte prinsipper som gjelder særskilt for bypakker.

Dette gjelder bl.a. hvordan effekten av rentekompensasjon tas ut. Målet med rentekompensasjonsordningen er å redusere bilistenes betaling av infrastrukturinvesteringer gjennom bompenger, enten i form av reduserte takster eller redusert innkrevningstid. For bymiljøavtalene må løsningen som velges, bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Regjeringen legger på denne bakgrunn opp til at i bypakker kan de statlige bevilgningene over rentekompensasjonsordningen også benyttes til å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil eller å redusere takstene på gitte tider av døgnet når framkommeligheten er god.

Videre er det behov for egne prinsipper for *beregning* av rentekompensasjon i bypakker. I bypakker og enkelte andre prosjekter er det parallellinnkrevning av bompenger. Det betyr at innkrevningen av bompenger starter samtidig som utbyggingen av prosjektet/pakken.

Det er i varierende grad låneopptak i slike pakker/prosjekter. I ferjeavløsningsprosjekter er det vanligvis både forhånds-, parallell- og etterskuddsinnkrevning av bompenger.

Ved strekningsvise prosjekter er det samlet netto lånegjeld ved oppstart av innkrevning som vil være grunnlaget for beregning av rentekompensasjon. Med et enkeltstående prosjekt, og etterskuddsinnkrevning, vil sannsynligvis lånet være maksimalt ved oppstart av innkrevning. Dette vil ikke nødvendigvis være tilfellet når det gjelder pakker/prosjekter med parallellinnkrevning og som samtidig har låneopptak. utfordringen er ikke parallellinnkrevningen som sådan, men at maksimalt låneopptak ikke er sammenfallende med oppstart av innkrevning. Særlig vil dette gjelde

bypakker som består av mange små og store prosjekter, samtidig med at det er parallellinnkrevning av bompenger. Låneopptak kan bli gjort på ulike tidspunkter i bompengerperioden.

Regjeringen legger derfor opp til at i bypakker (og ev. andre prosjekt med tilsvarende problemstilling) danner beregnet maksimal lånegjeld (før oppstart av innkrevning) grunnlag for beregning av rentekompensasjonen for bompengelån.

For å unngå at det er sterke incentiv til å få lagt inn låneopptak allerede ved oppstart av innkrevning, vil regjeringen åpne for å innføre rentekompensasjon også på et senere tidspunkt i innkrevningsperioden. Dermed vil bypakker, der det i utgangspunktet ikke var lagt til grunn låneopptak, men som på et senere tidspunkt likevel tar opp lån, også kunne få rentekompensasjon.

Behandling

Før rentekompensasjon kan komme til utbetaling må de nye, regionale bompengeselskapene være etablerte i tråd med forutsetningene og bompengeneinnkrevningen og finansieringen for det aktuelle prosjektet må være lagt til ett av disse fem. For hvert enkelt prosjekt må det foreligge lokalpolitiske vedtak som bekrefter at betingelsene knyttet til rentekompensasjon for bompengelån vil bli oppfylt.

I de tilfeller der et etablert bompengeprojekt overføres til et av de nye bompengeselskapene, må det foreligge lokalpolitiske vedtak som sikrer at garantiene følger prosjektet over til det nye prosjektet. Det må i tillegg foreligge lokalpolitiske vedtak som fastslår om det statlige rentetilskuddet skal tas ut i lavere takst/høyere rabatt eller kortere innkrevningstid.

Kap. 1331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2014	budsjett 2015	
95	Innskudd av fondskapital	20 000 000	40 000 000	30 000 000
	Sum kap. 1331	20 000 000	40 000 000	30 000 000

Post 95 Innskudd av fondskapital

I henhold til regjeringsplattformen skal det etableres et infrastrukturfond på 100 mrd. kr som skal bygges opp på inntil fem år. Det overordnede

målet med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. I 2013–2015 er det bevilget i alt 70 mrd. kr til fondet. Bruken av avkastningen fra innskuddet i perioden 2013–2015 går fram av omtalen under kap. 4331, post 85.

For 2016 foreslås det å bevilge 30 mrd. kr i kapitalinnskudd i infrastrukturfondet. I tråd med vanlig praksis for liknende statlige fond blir det lagt til grunn at innskuddet får en rente som tilsvarende rente på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet. Med det fore-

slåtte innskuddet vil infrastrukturfondet i 2016 ha 100 mrd. kr i kapital. Regjeringsplattformen er dermed innfridd etter fire år. Departementet vil i statsbudsjettet for 2017 komme tilbake til bruken av avkastningen av innskuddet i 2016.

Kap. 4331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
85	Avkastning infrastrukturfond		871 000	1 579 000
	Sum kap. 4331		871 000	1 579 000

Post 85 Avkastning

Innskuddet i infrastrukturfondet i 2013–2015 på i alt 70 mrd. kr gir i 2016 en avkastning på 1 579 mill. kr. Avkastningen fra innskuddene i 2013 og 2014 på 871 mill. kr fordeles i 2016 som i 2015 med:

- 479 mill. kr til fornying av riksvegnettet, jf. kap. 1320, post 30
- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet, jf. kap. 1350, post 23

- 87 mill. kr til kystformål, jf. kap. 1360, postene 01 og 30.

Avkastningen på 708 mill. kr fra innskuddet på 40 mrd. kr i 2015 foreslås fordelt med:

- 389 mill. kr til utbyggingsselskapet for veg, jf. kap. 1321, post 70
- 248 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet, jf. kap. 1350, post 23
- 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)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1350	Jernbaneverket	15 726 091	18 172 618	17 977 300	-1,1
1351	Persontransport med tog	3 055 323	3 218 870	3 208 500	-0,3
1354	Statens jernbanetilsyn	80 690	79 015	78 600	-0,5
	Sum kategori 21.50	18 862 104	21 470 503	21 264 400	-1,0

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4350	Jernbaneverket	841 753	650 505	700 500	7,7
4354	Statens jernbanetilsyn	15 638	13 349	13 700	2,6
5611	Aksjer i NSB AS	515 000	300 000	425 000	41,7
5623	Aksjer i Baneservice AS			8 300	
	Sum kategori 21.50	1 372 391	963 854	1 147 500	19,1

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Sundvolden-erklæringen. Videre følges målene i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. 450 S. (2013–2014) opp, og regjeringen har som mål at Nasjonal transportplan skal overoppfylles. Jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet, økt kapasitet og forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken er prioritert i planperioden.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor jernbane omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn, eierstyring av NSB AS og Baneservice AS og kjøp av persontransporttjenester med tog.

Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 21,3 mrd. kr i 2016. Forslaget

innebærer en svak nedgang fra saldert budsjett 2015. Aktivitetsnivået på jernbaneinvesteringer har vært meget høyt hittil i NTP-perioden. I tråd med rasjonell framdrift, foreslås det en reduksjon i utgiftene til de store pågående investeringsprosjektene i 2016. Regjeringen foreslår å videreføre dagens togtilbud i 2016. I tråd med trafikkavtalen med NSB foreslås en netto reduksjon i bevilgning til kjøp av persontransporttjenester med tog.

Budsjettforslaget gir en samlet oppfølgingsgrad etter tre av fire år på 80,1 pst. av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017. Dette innebærer at bevilgningene til Jernbaneverket for disse tre årene samlet er om lag 3,4 mrd. kr høyere enn rammen i Nasjonal transportplan. For drift og vedlikehold er oppføl-

gingsgraden 78,9 pst., og for jernbaneinvesteringene er den 80,9 pst.

Til Jernbaneverket foreslås det bevilget nesten 18 mrd. kr i 2016, som er en svak nedgang fra saldert budsjett for 2015. For å videreføre rasjonell framdrift på de store investeringsprosjektene foreslås det bevilget til sammen 9,7 mrd. kr til jernbaneinvesteringer, som er 1,6 mrd. kr lavere enn saldert budsjett 2015. Det foreslås bevilget til sammen 8,3 mrd. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, inkl. Gardermobanen, som er en økning med 1,4 mrd. kr, eller 20,5 pst., sammenliknet med saldert budsjett 2015.

Denne økningen vil i stor grad gå til fornying av infrastruktur, til å styrke det korrektive og forebyggende vedlikeholdet og tar høyde for forsert planlegging av ERTMS-prosjektet. Av bevilgningen til drift og vedlikehold i 2016 er 480 mill. kr satt av til engangstiltak som del av regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting. Bevilgningsforslaget vil bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet med om lag 550 mill. kr.

Til kjøp av persontransport med tog foreslås det bevilget 3,2 mrd. kr. Budsjettforslaget er basert på de avtalte vederlagene i Trafikkavtalen med NSB og viderefører dagens togtilbud i 2016.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 78,6 mill. kr.

Det foreslås å ta ut utbytte fra NSB AS på 425 mill. kr, og fra Baneservice AS på 8,3 mill. kr.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det lagt en strategi for å videreføre en sterk satsing på jernbanetransport. Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå målet om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Det er fortsatt utfordringer med å tilby et forutsigbart og konkurransedyktig jernbanetilbud med tilstrekkelig kapasitet. Det er et stort etterslep i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen som er bygd opp over mange år. I Nasjonal transportplan er det derfor lagt opp til betydelige økninger i både investeringene i ny, og vedlikeholdet av eksisterende, jernbane.

I Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* la regjeringen fram sine planer om en reform av jernbanesektoren. Reformens drivkraft er å gi jernbanens brukere bedre togtilbud. Videre gjennomføres reformen for å organisere sektoren på en slik måte at samfunnet får mest mulig igjen for den økte ressursbruken. Reformen innebærer den største strukturelle end-

ringen i organiseringen av norsk jernbane på mange tiår. Se også egen omtale i Del III.

Den betydelige satsingen på jernbane som har blitt gjennomført de siste årene, begynner å gi resultater. Driftsstabiliteten i togtrafikken blir gradvis bedre. Punktligheten har siden høsten 2011 i hovedsak vært bedre enn målet på 90 pst. for alle persontog og 95 pst. for Gardermobanen/Flytoget AS. Punktligheten i rushtid og for godstog er fortsatt lavere enn målet. Nye tog og omleggingen av togrutene på Østlandet i desember 2012 og desember 2014 har fått god respons i markedet og ført til en betydelig trafikkvekst på Østlandet. I 2014 var det for første gang over 70 millioner passasjerer med norsk jernbane. Togpassasjerenes tilfredshet med togselskapene og Jernbaneverket er i 2015 på det høyeste nivået som har vært målt.

Det er et mål for transportpolitikken at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Togtilbudet har en sentral rolle i å dekke behovet for daglige pendlerreiser inn og ut av byene. Det er derfor satt i gang et større arbeid med konseptvalgutredning (KVU) som skal vurdere kollektivtransportløsninger i Oslo-området. I Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til trinnvis utbygging av dobbeltspor i hele InterCity-området på Østlandet, og Jernbaneverket er godt i gang med planleggingen og utbyggingen.

Transportpolitikkenes mål om *transportsikkerhet* bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde. Målet er at jernbanetransporten ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlige skader på mennesker, miljø eller materiell. Jernbaneverket ivaretar hensynet til sikkerhet gjennomgående fra konseptutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen. Statens jernbanetilsyn skal være en aktiv pådriver for en sikker og hensiktsmessig jernbane.

Bedre framkommelighet i transportsystemet er et overordnet mål i samferdselspolitikken. For persontransport på jernbane innebærer det å gjennomføre tiltak for primært å øke kapasiteten og/eller forbedre driftsstabiliteten i togtrafikken. Driftsavbrudd i togtrafikken er en stor belastning for togbrukerne (passasjerer og vareeiere) og svekker togets konkurranseevne og omdømme. Gamle og teknologisk ukurante signal- og sikringsanlegg er en utfordring for togtrafikken og for å videreutvikle eksisterende jernbaneinfrastruktur. Signal- og sikringsanlegg er en uforholdsmessig stor årsak til problemer med driftsstabilitet og er den største årsaken til innstillinger.

Belastningen for passasjerene oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles ved driftsavvik er utilstrekkelig og/eller ikke blir gitt i tide. Bedre kunde- og trafikkinformasjon er derfor prioritert.

Det kjøres dessuten stadig flere tog på det norske jernbanenettet. Når feil oppstår, blir derfor flere tog berørt. I 2014 ble det daglig kjørt 1 593 tog på det norske jernbanenettet. Siden 2009 har den daglige togproduksjonen økt med 100 tog, eller nesten 7 pst. Etter at det ble gjennomført kapasitetsøkende tiltak på strekningen Oslo S – Lysaker, passerer det i 2015 over 1 000 tog hvert døgn gjennom Oslo-tunnelen, og det er daglig over 100 000 passasjerer over Oslo S. Den økte togtettheten betyr isolert sett større konsekvenser av driftsavvik, og det blir mer krevende å gjenopprette normal driftssituasjon etter feil. Dette medfører at flere tog må innstilles for å gjenopprette en normal driftssituasjon. På noen strekninger og knutepunkter kjøres det så mange tog at Jernbaneverket har erklært infrastrukturen som overbelastet. Disse strekningene og knutepunktene er særlig sårbare for driftsavvik. Strekningene Hamar – Lillehammer, Lillestrøm – Kløfta, Oslo S – Ski (i rushtid), Oslo S – Lysaker (i rush-tid), Sandnes – Nærbø og Bergen – Arna er og har vært overbelastet de siste årene.

De omfattende arbeidene med opprusting av infrastrukturen som er gjennomført de siste årene, har gitt en bedre standard i det sentrale jernbanenettet rundt Oslo S og i Østlandsområdet. Dette har sammen med ny grunnrutemodell for Østlandet gitt betydelig bedre driftsstabilitet, til tross for den betydelig økte togtrafikken.

Bedre tilgjengelighet er viktig for persontransporten med jernbane. Bedre tilgjengelighet og universell utforming bidrar til at nye grupper kan benytte togtilbudet, samtidig som det øker effektiviteten og kvaliteten i transporttilbudet for alle togpasasjerene. Store variasjoner i standard og utforming av infrastruktur og togmateriell gjør dette krevende i dag. Økt standardisering gir et bedre samspill mellom togmateriell og infrastruktur, samt bidrar til bedre tilgjengelighet og universell utforming. Dette er et omfattende og langsiktig arbeid.

Regjeringen vil legge til rette for å overføre godstransport fra veg til jernbane der dette er hensiktsmessig. Godstransport på jernbane har et relativt konkurransefortrinn ved transport av store og regelmessige volumer over lange avstander, men har likevel tapt markedsandeler til veg de siste årene. Transportetatene har gjennomført en bred samfunnsanalyse av godstransporten for

å styrke kunnskapsgrunnlaget om behov, løsninger og tiltak. Godsanalysen inngår i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Det observeres en positiv utvikling i tømmermarkedet, som er det raskest voksende godssegmentet på jernbanen. Med bakgrunn i utviklingen av tømmer- og flis-transporter kan det oppstå et framtidig behov for å øke terminalkapasiteten i enkelte regioner. Konkurranseskraften til godstransport på jernbane er sterkt knyttet til enhetskostnaden pr. tog, og flere lange kryssingsspor for å tillate lengre godstog kan styrke jernbanens konkurranseevne ytterligere.

Flere togselskaper konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. For å bidra til et effektivt jernbanemarked med effektiv konkurranse og like vilkår overvåker Statens jernbanetilsyn markedene for jernbanetransport. Det samlede transporttilbudet på jernbanenettet er et samspill og en avveining mellom trafikksammensetning (ulike togslag, ulik fart og ulikt stoppmønster), kapasitetsutnyttning og framføringshastighet. Dette påvirker den effektive kjøretiden, tilbudet av transportkapasitet og driftsstabiliteten i togtilbudet. Godstransporten er særlig følsom for dårlig regularitet og store driftsavbrudd. Ofte er det ikke mulig å bruke alternative kjøreveger for togene, og det er vanskelig å etablere alternativ transport på kort varsel. For å sikre en effektiv og konkurransenøytral drift har Jernbaneverket fått ansvaret for å konkurranseutsette driften av godsterminalene som i dag drives av CargoNet AS/RailCombi AS. Jernbaneverket arbeider med å etablere avlastings-/beredskapsterminaler på Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen, slik at avviklingen av godstrafikken på jernbanen blir mer fleksibel.

Klimaendringene med økt omfang av flom og ras er en stor utfordring for jernbanen og gir betydelige merkostnader og ulemper for Jernbaneverket, togselskapene og togbrukerne. De siste årene har kraftig regnvær medført økt vannføring i mindre og mellomstore vassdrag. Jernbanenettet er ikke robust nok til å takle utfordringer knyttet til store vannmengder, og de siste årene har det vært flere store driftsavbrudd etter flom og ras. Dette har hatt spesielt store konsekvenser for godstrafikken, med mange innstilte tog og få eller ingen omkjøringsmuligheter når deler av infrastrukturen faller ut. Der det er omkjøringsmuligheter har de ofte en annen standard, f.eks. Rørosbanen som ikke er elektrifisert. Enkelte strekninger er mer utsatt enn andre når det gjelder flom og ras. Andre klimarelaterte forhold som lynnedslag og sterk varme er også årsak til vesentlige

driftsavbrudd. Det krever en betydelig innsats over flere år å gjøre infrastrukturen mer robust mot slike klimarelaterte forhold.

Kompetanseutvikling og rekruttering innen planlegging, prosjektering og jernbanefagene, er en utfordring for den norske jernbanesektoren. Det er en relativt høy gjennomsnittsalder på personell med jernbanetekniske fagbrev. Jernbaneverket arbeider for å sikre tilgang på kapasitet og jernbanespesifikk kompetanse gjennom kompetanseutvikling og rekruttering, og gjennom å legge til rette for forutsigbar og jevn kapasitetsutnyttelse blant tilbydere av jernbanetekniske arbeider. Etableringen har lagt ned en betydelig innsats for å øke kapasiteten innenfor kritiske fagområder, bl.a. ved å øke inntaket av lærlinger og ved å sette i gang et internt utdanningsprogram for flere signalingeniører, samt opprette et kompetansesenter for å utvikle jernbanefaglig kompetanse. Erfaringsoverføring i fagene er viktig på grunn av anleggenes kompleksitet, alder og ukurant gammel teknologi. Ulike typer anlegg innebærer at det er viktig å sikre sertifisert personell til å drifte og vedlikeholde infrastrukturen i årene framover.

Jernbaneverket er en stor oppdragsgiver. I 2015 kjøper etaten inn fra eksterne leverandører for om lag 13 mrd. kr. Jernbaneverket skal bidra til å utvikle *effektive og levedyktige leverandørmarkeder*. Økte fullmakter til å gjennomføre drifts- og vedlikeholdsarbeider gir Jernbaneverket mulighet til å inngå flere, større og mer langsiktige kontrakter innen drift og vedlikehold. Dette bidrar til å redusere kostnadene og effektivisere gjennomføringen av vedlikeholdet.

Jernbaneverket skal utnytte disponible midler mest mulig effektivt. I Nasjonal transportplan 2014–2017 er det stilt krav om at etatene skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene knyttet til

egen virksomhet, målt mot en forventet utvikling av disse kostnadene uten effektiviseringstiltak. Jernbaneverket har satt i gang et omfattende effektiviseringsprogram som allerede viser gevinster. Det vises til nærmere omtale under «Kapittel 1350 Jernbaneverket» og i del III.

Resultatrapport 2014

Rapporteringen er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019, og det rapporteres på fastsatte mål i Prop. 1 S (2013–2014). Dette omfatter framkommelighet, trafikkutvikling og punktlighet, oppetid og regularitet, sikkerhet, miljø og universell utforming. Utgangspunktet er at bevilgningene til jernbaneformål skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanenettet og togtilbudet. Det overordnede målet er å gi jernbanens brukere gode togtilbud i tråd med transportbehovene.

Sikkerhetsmålene for Jernbaneverket ble gjennomgått og endret i 2014, for å sikre en mest mulig konsistent rapportering og oppfølging i Jernbaneverkets internrapportering og rapportering i årsrapporten, samt ift. rapporteringen til Statens jernbanetilsyn. Målene i 2014 for sikkerhet avviker derfor fra målmatrisen i tabell 3.29 i Prop. 1 S (2013–2014). Resultatene i 2014 rapporteres i henhold til de nye målene. For ordens skyld er de gamle målene i Prop. 1 S (2013–2014) inkludert i tabell 5.24 nedenfor. Se også omtale av resultatene for sikkerhet nedenfor.

Tabell 5.24 oppsummerer måloppnåelsen for Jernbaneverket i 2014. Omtalene av de enkelte områdene nedenfor er supplert med resultater for NSB AS der disse er relevante.

Tabell 5.24 Jernbaneverket – mål og resultater 2014

Parameter	Tidl. mål 2014 ¹	Mål 2014	Resultat 2014	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>					
Antall drepte siste 5 år	18	23	22	20	15
Antall personskader, hardt skadd, siste 5 år	39	18	19	16	12
Antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», siste 5 år ²	17	117	136	102	77
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i pst.		99,0	98,8	99,3	99,3
Regularitet i pst.		98,0	97,7	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>					
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse		72	74	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene ³		70	52	65	70
<i>Økonomi</i>					
Fornyingsgrad ⁴		60,0	100,0	100,0	100,0

¹ Jf. tabell 3.29 i Prop. 1 S (2013–2014). Målene ble endret fra og med 2014. Nye gjeldende mål er gitt ved «Mål 2014».

² Parameteren var i Prop 1 S (2013–2014) «Antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», dvs. et årlig antall, det er nå tilføyd «siste 5 år»

³ Poengskalaen for Jernbaneverkets brukerundersøkelse blant togselskapene er omregnet fra en skala fra 1 til 5 til en skala fra 1 til 100.

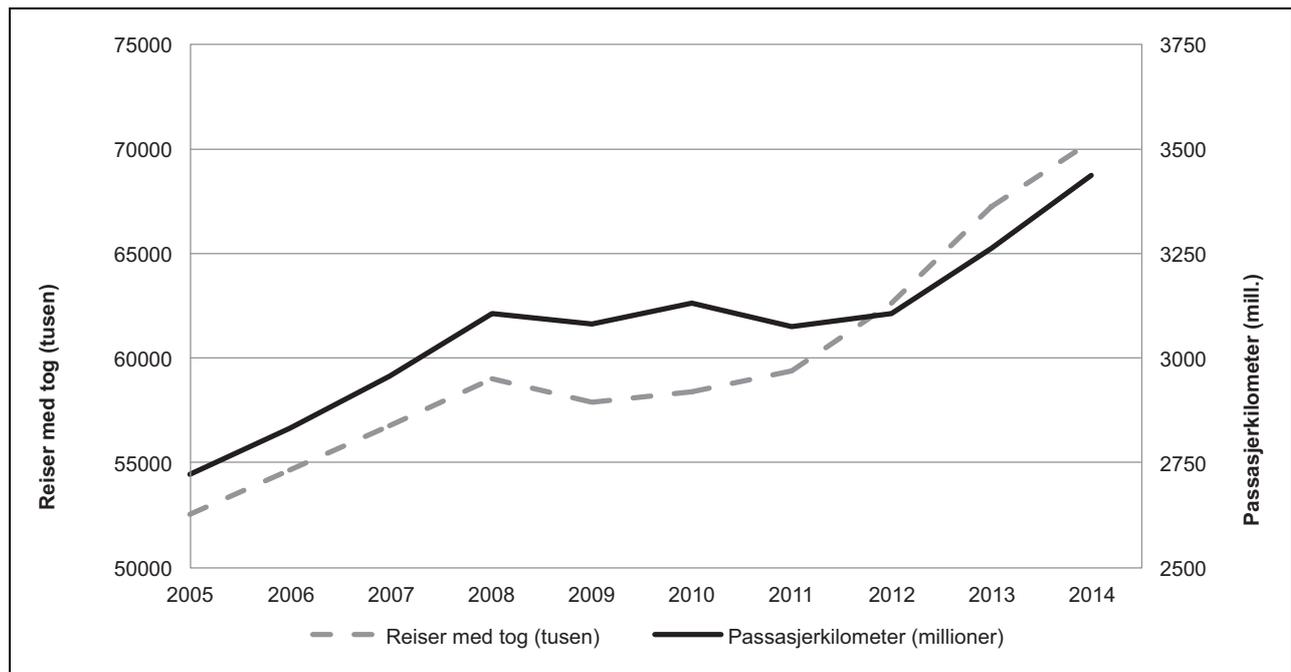
⁴ Fornyingsgrad er regnskapsført fornying i pst. av årlige gjennomsnitt i NTP 2010–2019 inkl. Oslo-prosjektet som gjennomføres på post 30.

Målet for 2014 med hensyn til å redusere antall drepte i forbindelse med framføring av tog ble nådd. Maksimalverdien for antall personskader (hardt skadde) siste 5 år ligger ett tilfelle over målet ved utgangen av 2014, mens det er vesentlig flere alvorlige hendelser enn det som er satt som øvre grense ved utgangen av 2014. Heller ikke for driftsstabiliteten i togtrafikken for 2014 ble målene oppnådd, selv om det har vært en jevnt positiv utvikling. Resultatene for oppetid og regularitet i 2014 er begge under målet, selv om oppetiden er høyere enn i 2013. Antall forsinkelsestimer som ligger til grunn for beregningen av punktlighetsmålene, ble redusert med om lag 10 pst. fra 2013 til 2014. Både Jernbaneverket og NSB AS hadde en positiv utvikling i kundetilfredshet i 2014, målt ved NSBs kundeundersøkelse. Resultatutviklingen innen sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet er nærmere omtalt nedenfor.

Framkommelighet

Trafikkutvikling – persontog

Figur 5.4 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2005–2014, i transportvolum (antall reiser) og transportarbeid (antall passasjerkilometer). De siste ti årene har det vært en vekst i antall togreiser på 34 pst., og en vekst i antall passasjerkilometer på 26 pst. Nær 80 pst. av alle togreiser i 2014 var med lokaltog. Av dette sto lokaltrafikken i Oslo-området, inkludert Flytoget, for 68 pst. Fra 2013 til 2014 var det en samlet vekst med om lag 3 mill. passasjerer eller 4,6 pst., og en vekst i transportarbeidet med 5,5 pst. Gjennomsnittlig reiselengde har økt til 49 km. Veksten i antall reisende fra 2013 til 2014 var størst i InterCity-trafikken med en passasjervekst på 8,1 pst., hvor passasjerveksten mot Lillehammer var på hele 11,2 pst. For lokaltogene i hele landet, inkludert Flytoget, var passasjerveksten 4,3 pst., mens den for lokaltog i Stavanger var 6,7 pst. fra 2013 til 2014. Også lokaltogene i Bergensområdet har hatt en god vekst, med 5 pst. flere passasjerer og hele 21,8 pst. økt transportarbeid.



Figur 5.4 Persontrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 5.25 Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2014

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	1 000 reiser	Andel i pst.	Mill. passasjerkm	Andel i pst.	Km pr. reise
Lokaltog Oslo	40 940	58,2	983 637	28,6	24
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	6 465	9,2	194 004	5,6	30
Flytoget	6 815	9,7	373 208	10,8	55
Mellomdistanse ¹	12 472	17,7	865 986	25,2	69
Langdistanse og nattog ²	3 175	4,5	980 231	28,5	309
Grensekryssende tog	473	0,7	42 718	1,2	90
Sum alle togtyper	70 340	100	3 439 784	100	49

¹ Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog² Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

Kilde: Statistisk sentralbyrå

En viktig faktor i trafikkutviklingen for persontransport med jernbane er tilbudet av setekapasitet på persontogene. Samferdselsdepartementet har i trafikkavtalen med NSB AS satt krav til setekapasitet. NSB skal i avtaleperioden 2012–2017 opprettholde eller øke den totale setekapasiteten sammenliknet med inngangen til avtaleperioden. Kravene er ytterligere konkretisert for rush- og tidtrafikken inn og ut av Oslo for nærtrafikk og

InterCity-trafikk. I 2014 leverte NSB gjennomgående mer setekapasitet enn kravet, både i morgen- og ettermiddagsrushet og midt på dagen på virkedager. NSB leverte om lag 10 pst. flere seter i morgen- og ettermiddagsrushet i lokaltog Oslo. Kravet ble ikke nådd for ettermiddagsrushet i IC-trafikken, med et avvik på -1 pst. Dette skyldes bl.a. at seter ble byttet ut på noen tog, noe som ga 23 færre seter pr. togsett.

Trafikkutvikling – godstog

Figur 5.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2005–2014, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). De siste ti årene har det vært en vekst i transportarbeidet på 12,4 pst., mens veksten i transportmengde (tonn) var 34,3 pst. Fra 2013 til 2014 økte transportarbeidet med 4,6 pst., mens transportmengden økte med 6,2 pst. Import av malm og eksport av tømmer utgjør rundt to tredjedeler av transportvolumet på norsk jernbane.

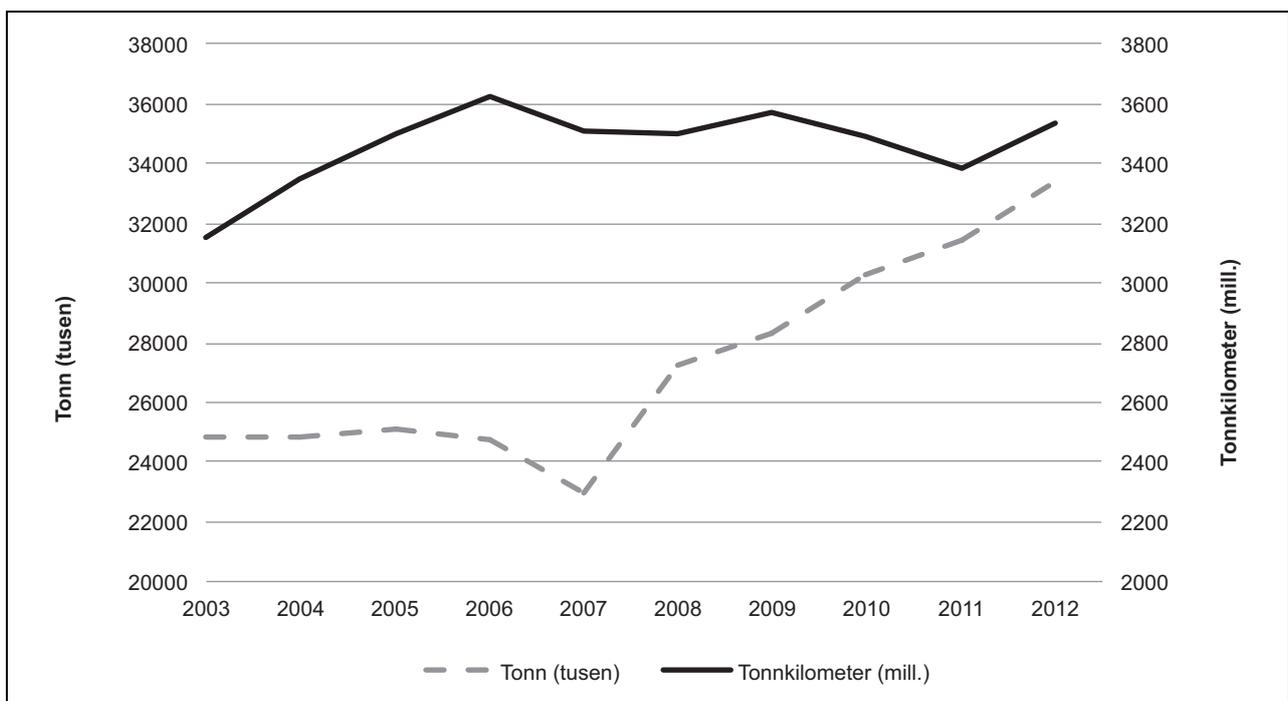
I følge Statistisk sentralbyrå utgjorde intermodal transport i Norge, dvs. godstransportenheter som kan fraktes av flere transportmidler (bil, tog, båt, etc.) som f.eks. standardiserte containere, 4,2 mill. tonn i 2014. Dette er en reduksjon med 10,8 pst. fra 2013. Dette er typisk frakt over lange avstander, og kategorien utgjorde nesten 60 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norske skinner. Av til sammen 2,1 mrd. tonnkilometer intermodal transport i 2014, var hele 96,5 pst. nasjonal transport. Den gjennomsnittlige lengden for de nasjonale transportene økte fra 490 km i 2013 til 568 km i 2014. Dette tyder på at volumnedgangen i hovedsak er korte transporter som mest sannsynlig har blitt flyttet fra jernbane til lastebil.

Godstransport med jernbane er sårbar for større driftsavvik som stengte baner etter flom, ras og andre klimatiske forhold. I mangel av reser-

veløsninger på jernbanen, fører perioder med driftsavbrudd til høyere kostnader og økt usikkerhet for godstransportørene. Flere aktører velger derfor å kjøre godset med bil framfor tog. Jernbaneverket startet i 2015 etableringen av alternative beredskaps-/omlastningsterminaler, for å bidra til redusert ulempe for aktørene når det oppstår driftsavbrudd på delstrekninger. I tillegg anskaffer Jernbaneverket fire diesellokomotiver for å styrke beredskapen og avbøte mangel på lokomotiver når Dovrebanen er stengt og Rørosbanen brukes for omkjøring. Disse lokomotivene vil også kunne brukes ved midlertidige brudd på andre delstrekninger. I tillegg til slike beredskapstiltak er det nødvendig med en fortsatt satsing på vedlikehold og sikring mot ras og flom. Sammen med øvrige tiltak for å bedre driftsstabiliteten i infrastrukturen bidrar dette til å gjøre jernbanen til et mer forutsigbart og konkurransedyktig alternativ for godstransport.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at den samlede trafikkavviklingen kan skje som planlagt. Staten skal identifisere, prioritere og gjennomføre tiltak i infrastrukturen og i ruteplanene for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. Jernbaneverket følger opp at togselskapene gjennomfø-



Figur 5.5 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

rer togproduksjonen i samsvar med oppsatte ruteplaner.

Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Det har vært en positiv utvikling i driftsstabiliteten siden høsten 2011, etter en betydelig innsats med fornying av infrastrukturen, særlig i Oslo-området. Dette framgår av figur 5.6.

Målet for *punktlighet* er 90 pst. for alle person- og godstog, unntatt for Gardermobanen hvor punktlighetsmålet er 95 pst. Punktligheten regnes som andel tog i rute til endestasjonen. Togene regnes i rute innenfor 3:59 minutter for lokaltog, Flytoget og InterCity-tog, og 5:59 minutter for andre tog.

For alle persontog sett under ett, inkludert Flytoget, har punktligheten i perioden 2012 til første halvår 2015 vært bedre enn målet på 90 pst. Punktligheten for Flytoget har også vært stabilt over målet på 95 pst. i denne perioden.

Punktligheten for persontogene i Oslo i rush-tidstrafikken ligger under målet på 90 pst. Dette skyldes i hovedsak feil på sporvekseldrivmaskiner og sporfeltene. Disse feilene rammer også tog utenom rushtiden, men de får større virkning på punktligheten i rushtrafikken når det går flere tog.

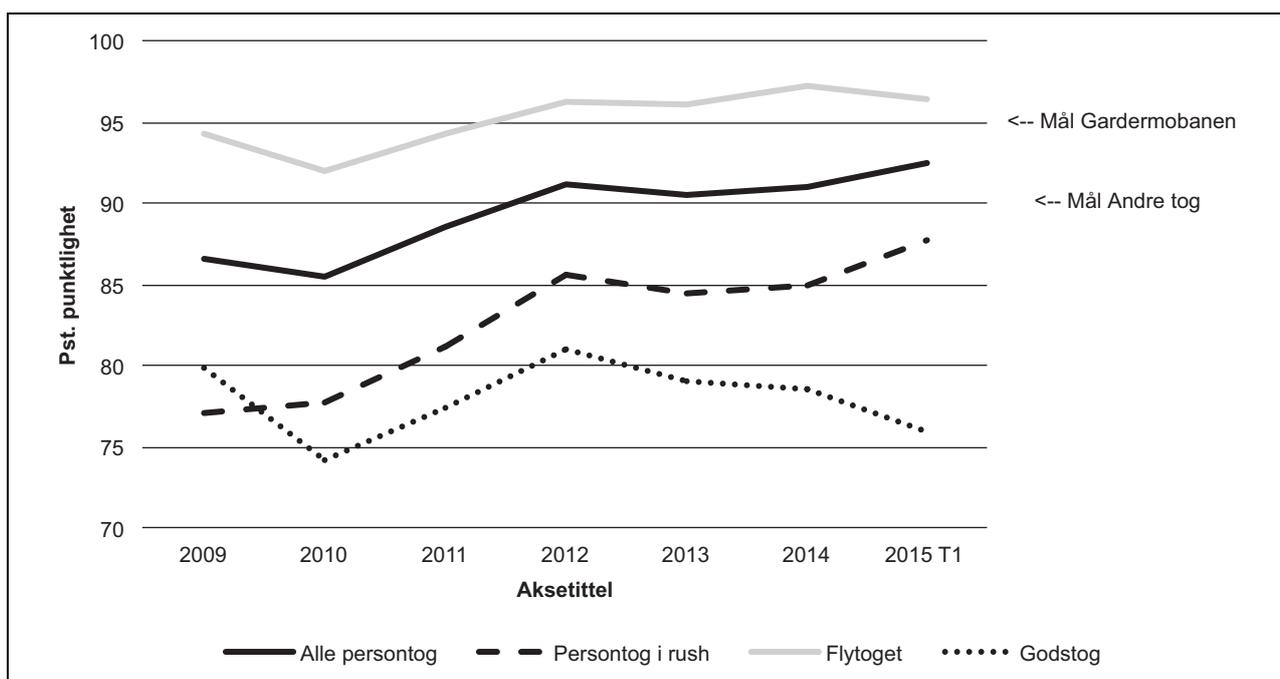
Godstogene ligger fortsatt et godt stykke under punktlighetsmålet på 90 pst. Årsakene til dette er sammensatt. To forhold som forklarer om lag halvparten av de totale forsinkelsestimene for

godstog, er for sen avgang fra utgangsterminalen og forsinkelser fra Sverige.

Jernbaneverket samarbeider tett med togselskapene for å løse utfordringer knyttet til driftsstabiliteten på jernbanen. Dette samarbeidet har bl.a. ført til justeringer av rutetider, en gjennomgang av prioriteringsreglene for togtrafikken, og en bedre forståelse av de konkrete årsakene til de store forsinkelsene.

Regulariteten er andelen av togene som kjøres i henhold til ruteplan. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 er at minst 99,2 pst. av togene skal gå som planlagt. Målet for 2014 var 98,0 pst. Resultatet ble 97,7 pst., mens det i første tertial 2015 var 97,6 pst. Regulariteten i 2014 tilsvarer at 23 av 1 000 tog innstilles helt eller delvis. For å nå målet i 2017 på 99,2 pst., kan ikke mer enn 8 av 1 000 tog bli innstilt. Med samme trafikkgrunnlag som i 2014, tilsvarer dette at totalt antall innstillinger må reduseres med to tredjedeler, eller 5 472; fra 8 389 til 2 917 innstillinger. For å få til dette må feil på infrastrukturen reduseres, spesielt i det sentrale Østlandsområdet der feil fører til mange innstillinger på grunn av høy togproduksjon.

Nesten 70 pst. av innstillingene på det sentrale Østlandsområdet er delinnstillinger, dvs. at toget innstilles på bare en del av den oppsatte ruten. For lokaltog i Oslo-området utgjør delinnstillingene 90 pst. av alle innstilte persontog, mens de for hele landet utgjør 76 pst. Slike innstillinger foretas ofte



Figur 5.6 Utvikling i punktligheten for person- og godstog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

for å få togtrafikken raskest mulig tilbake til normal driftssituasjon etter feil på infrastrukturen og bidrar til å opprettholde punktligheten for den øvrige togtrafikken.

I 2014 ble antallet innstillinger som følge av feil i infrastrukturen noe redusert sammenliknet med 2013 og var bedre enn målsettingen for året. Feil knyttet til bane, signalanlegg og kontaktledning utgjorde om lag 4 500 innstillinger, noe som var 400 flere enn i 2013. Signalfeil utgjorde den største delen av økningen og er fortsatt den fremste årsaken til innstillinger (om lag 2 800 i 2014). Om lag 550 innstillinger i 2014 skyldtes klimatiske forhold, noe som var en halvering fra 2013.

Oppetiden i jernbaneinfrastrukturen var 98,8 pst. i 2014, som er under målet på 99,0 pst. Det ble registrert 9 506 forsinkelsestimer i 2014, som er om lag 1 300 timer høyere enn målet for året. Flere hendelser bidro til at målet ikke ble nådd i 2014. I begynnelsen av året var det store snømengder på Sørlandsbanen, samt problemer med kontaktledningsanlegg og strømtilførselen på Drammenbanen og Sørlandsbanen. I sommermånedene ga solslyng, og fare for solslyng, forstyrrelser i trafikkavviklingen på flere strekninger. På høsten førte glatte skinner, flom på Bergensbanen og Flåmsbanen, samt jordfeil på Oslo S til flere forsinkelsestimer. I første tertial 2015 ble oppetiden 99,1 pst., som er bedre enn målet for 2015 på 99,0 pst.

Kundetilfredshet

Togpassasjerenes kundetilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet er viktig. Departementet har satt krav til kundetilfredshet overfor NSB AS og Jernbaneverket. Kundetilfredsheten samvarierer sterkt med driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere innsats for bedre punktlighet, regularitet og oppe-tid.

Flytoget AS gjennomfører egne målinger av kundetilfredsheten og oppnådde i 2014 et resultat på 97 av 100 poeng, som er en forbedring med ett poeng fra 2013.

NSB Gjøvikbanen AS som inngår i NSB AS' kundeundersøkelser, oppnådde 71 av 100 poeng høsten 2014. Våren 2015 fikk Gjøvikbanen sitt beste resultat med 74 av 100 poeng.

Samferdselsdepartementet har ikke stilt krav til oppnådd kundetilfredshet i avtalene med Flytoget AS eller Gjøvikbanen AS.

NSBs kundetilfredshetsundersøkelse ga i 2014 selskapet en kundetilfredshetsindeks (KTI) på

henholdsvis 72 og 70 av 100 poeng i vår- og høstundersøkelsen. Resultatet er historisk høyt og innebærer en forbedring fra vår/høst 2013 fra henholdsvis 68 og 69 av 100 poeng. Nedgangen høsten 2014 skyldes i hovedsak alternativ transport samt problemer med punktligheten. I vårmålingen for 2015 oppnådde NSB persontog en ytterligere forbedring til 73 poeng, som er det høyeste NSB noen gang har målt. Dette er godt over minstekravet i Trafikkavtalen mellom NSB og Samferdselsdepartementet som er satt til 65 poeng pr. år.

Også togpassasjerenes tilfredshet med Jernbaneverket måles i NSBs undersøkelser. Høsten 2014 ble resultatet 74 av 100 poeng, som er over målet og en forbedring på to poeng fra samme undersøkelse i 2013. I undersøkelsen våren 2015 fikk Jernbaneverket 75 poeng, noe som er det beste resultatet som etaten har oppnådd. Det er generelt svært gode resultater for tilfredshet med fasilitetene på og utformingen av stasjonsområdene, mens kundetilfredsheten med trafikkinformasjonen i driftsavvik trekker ned. Jernbaneverket setter i drift et kundeinformasjonssystem i 2016 som forventes å bedre kundetilfredsheten ved driftsavvik. Ytterligere utbygging av nye informasjonselementer på stasjonene og sektormerking på plattformene gjør det lettere for de reisende å finne fram, og bidrar også til mer effektive stasjonsopphold og dermed bedre punktlighet. Det er viktig å videreføre arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjonsområdene, samt opprettholde høy kvalitet på renhold og vedlikehold både inne og ute, slik at de reisende opplever stasjonen som attraktiv og trygg.

Togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket måles i etatens egen brukerundersøkelse. Siden 2009 har togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket vært fallende. Undersøkelsen gjennomført i desember 2014 viser en framgang på områdene «kapasitetsfordeling» og «generell holdning til Jernbaneverket». Totalt ble likevel resultatet 52 av 100 poeng, som er ett poeng mindre enn i 2013, og langt under målet for 2014 på 70 poeng. Hovedtrekket i undersøkelsen er at togselskapene er blitt mindre tilfreds med Jernbaneverkets kundeorientering. Det er også en lavere tilfredshet med responstiden for feilretting og informasjon om hvem som skal kontaktes når feil oppstår. Jernbaneverket har satt i verk flere tiltak for å møte togselskapenes innvendinger, bl.a. knyttet til tettere oppfølging av og kommunikasjon med hvert togselskap.

Sikkerhet

Det er trygt å kjøre tog i Norge. Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de beste i Europa. Risikobildet for norsk jernbane er stabilt. Planoverganger, naturkrefter, og korte sikkerhetsavstander/-soner på jernbanenettet utgjør størst risiko. I den siste 10-årsperioden har det i gjennomsnitt vært 4–5 dødsfall i året i ulykker knyttet til jernbanen. De fleste av disse gjelder personer eller biler som krysser spor ved planoverganger. Det har vært en svak nedgang i antall dødsfall, og målet om en årlig reduksjon av antall drepte på 4,5 pst. ble nådd i 2014. Én person ble drept i en jernbaneulykke på det nasjonale jernbanenettet i 2014, og det var 28 jernbaneulykker. Målet for reduksjon av antall personskader (hardt skadde), og antall jernbaneulykker ble derimot ikke nådd i 2014.

Fra og med 2014 er alle de tre måleparametrene under sikkerhet basert på Statens jernbanetilsyns definisjoner av «drepte», «hardt skadde» og «jernbaneulykke», og er avgrenset til hendelser knyttet til togframføring. Dette innebærer at rapporteringen i større grad omfatter jernbanen som transportmiddel, og ikke Jernbaneverket som organisasjon. Slik blir det enklere å sammenlikne sikkerheten mellom ulike transportformer. Målingen er videre begrenset til hendelser i forbindelse med togframføring, noe som utelukker arbeidsskader ved bygging og vedlikehold av infrastruktur.

Måltallenes langsiktige karakter innebærer at nye eller pågående tiltak ikke gir markante utslag på kort sikt. Den langsiktige trenden viser at det ikke er store variasjoner i sikkerhetsnivået og at antallet observasjoner ligger på et jevnt lavt nivå.

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 og utfordrende del av dette. Jernbaneverket har derfor økt innsatsen innen disse områdene.

Miljø og klima

Jernbaneverket arbeider med å beregne og redusere *klimagassutslipp*, og utvikler metoder for å tallfeste og rapportere utslipp i et livsløpsperspektiv. Totalt utgjorde klimagassutslippene fra drift av infrastruktur og togframføring i overkant av 0,12 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2014. Dette tallet består av togselskapenes energiforbruk til togframføring, som er beregnet å gi et utslipp på drøyt 0,1 tonn CO₂-ekvivalenter, og Jernbane-

verkets utslipp som ligger på 0,02 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Kilder til direkte utslipp hos Jernbaneverket er anleggsmaskiner, tjenestereiser, fyringsolje og dieseldrevne arbeidstog. Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimagassutslippene er å overføre person- og godstransport fra veg og fly til elektrisk jernbane. Transportetatene samarbeider om å dokumentere slike overføringseffekter.

I 2014 fortsatte Jernbaneverket sitt arbeid med *energieffektivisering*. Energiavregningssystemet Erex, som legger til rette for energiøkonomisk togframføring, er en viktig del av dette arbeidet. I 2014 vedtok Jernbaneverket en handlingsplan for energieffektivisering. Handlingsplanen gir retning og prioriteringer for dette arbeidet de neste fire årene. Det samlede energiforbruket til det nasjonale jernbanenettet var 916 GWh i 2014, fordelt med 172 GWh diesel og 744 GWh strøm. Togframføringen står for et energiforbruk på 795 GWh, hvorav 163 GWh diesel og 632 GWh strøm. Av energiforbruket til togframføring er 118 GWh eller 18,7 pst. effekttap i Jernbaneverkets kontaktlednings-, omformer- og distribusjonsanlegg.

Jernbaneverket arbeider med å redusere *støyplager* gjennom avbøtende tiltak. Jernbanen har nådd det nasjonale målet ift. støy, og etaten har få overskridelser av forskriftskrav. I 2014 utarbeidet Jernbaneverket utkast til støyhandlingsplan, hvor kilderettede tiltak og langsiktig strategisk planlegging prioriteres. Data fra den landsomfattende kartleggingen av innendørs støy i boliger i nærheten av jernbanen fra 2012, har blitt videre bearbeidet i 2014. Seks boliger er bekreftet å ha innendørs støy over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften på 42 dB innendørs støynivå over døgnet. Det er planlagt gjennomført støyreduserende tiltak for disse boligene i løpet av 2015. I oppfølging av nasjonale mål, som er strengere enn tiltaksgrensen, er det beregnet at om lag 1 150 personer var utsatt for innendørs støynivå over 38 dB fra jernbane i 2014.

Dyrepåkjørsler er et problem. I 2014 ble 1 445 dyr registrert påkjørt av tog. Dette er om lag 700 færre dyr enn i 2013, og det laveste antallet registrert siden 2005. Dyrepåkjørsler avhenger av en rekke faktorer som temperatur, snødybde og bestandstetthet. Det er vanskelig å dokumentere om reduksjonen i antall dyrepåkjørsler skyldes tiltak, en mild og snøfattig vinter, eller en kombinasjon av disse faktorene. Jernbaneverkets handlingsplan mot dyrepåkjørsler på de mest utsatte banestrekningene ble vedtatt i 2014.

Jernbaneverket fortsatte i 2014 arbeidet med å bevare *naturmangfold* gjennom å kontrollere og

redusere den negative påvirkningen fra utbygging, drift og vedlikehold av jernbanen. Ved utgangen av 2014 var det 439 registrerte steder med verdifull natur som kan komme i konflikt med jernbanen, 14 flere enn i 2013. Det viktigste tiltaket for å minske og utbedre disse er å integrere hensyn til biologisk mangfold i vedlikeholdsplaner. I 2014 ble en første versjon av miljøtilpassede vedlikeholdsplaner for vegetasjonskontroll ferdig for fem baner, og det arbeides med å utforme slike planer for de resterende.

I 2014 ble tre områder utpekt som mulige pilotprosjekter for økologisk kompensasjon; Åkersvika ved Hamar, områder ved en eventuell ny Ringebane og Munkholmen ved Trondheim. På Munkholmen er det skissert å legge til rette for en fuglelagune som kompensasjon for et naturinngrep på strekningen Trondheim – Stjørdal.

Jernbaneverket har flere anlegg ved vannforekomster, og det er avdekket et begrenset antall konflikter med disse. Opprydding av forurenset grunn og farlig avfall er viktig for vannmiljø, og dette er et innsatsområde i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2014–17. Det ble i 2014 satt i gang en systematisk kartlegging som vil danne grunnlag for en omfattende sanering av grunnforurensning. I 2014 ble også en første versjon av miljøtilpassede vedlikeholdsplaner for vegetasjonskontroll ferdig.

Det ble omdisponert 9 dekar dyrket mark i forbindelse med jernbanetiltak i 2014.

Ingen *kulturmiljø*, kulturminner eller kulturlandskap fikk redusert verdien vesentlig som følge av nyanlegg i 2014. Riksantikvaren har i 2014 igangsatt fredning av Gamle Vossebanen. Flekkefjordbanen ble fredet i 2015. Begge banene er omfattet av Jernbaneverkets Landsverneplan. Fredede Tinnos- og Numedalsbanen (Rollag – Rødberg) fikk forvaltningsplaner i 2014, og disse er forelagt Riksantikvaren. Jernbaneverket etterlever UNESCO-konvensjonen om vern av den immaterielle kulturarven ved å yte økonomisk og praktisk støtte til museumsjernbaner omfattet av etatens Landsverneplan. Tradisjonelle jernbanelag som damplokomotivførere og damplokomotivfyrbøter videreføres ved disse banene. Arbeidet med å registrere fredede eller vernede objekter ble videreført i 2014.

Universell utforming

Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye stasjoner og ved vesentlige endringer av de eksisterende. For andre endringer er strategien å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Ved tilpasning av eksisterende infrastruktur er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet og topografi mv.

Jernbaneverket legger til grunn to nivåer i arbeidet mot universell utforming av jernbanestasjoner; «Universell utforming» og «Tilgjengelig». «Universell utforming» oppfyller kravene i det nasjonale regelverket, hvor det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på vegen mot universell utforming. På dette nivået er kravene noe lavere. 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. Arbeidet med universell utforming av stasjoner er todelt; den fysiske utformingen av stasjonen og utformingen av informasjonssystemene.

Ved utgangen av 2014 var fire stasjoner klassifisert som fysisk universelt utformet, og 102 stasjoner var klassifisert som tilgjengelig. Etter første tertial 2015 er åtte stasjoner fysisk universelt utformet: Heggedal, Spikkestad, Råde, Trondheim, Tomter, Kråkstad, Mysen og Greverud. Samtidig er 103 stasjoner klassifisert som tilgjengelig.

Jernbaneverket arbeider med å utvikle teknologi for et universelt utformet informasjonssystem. I 2014 ble det etablert en talestyrt telefontjeneste for ruteopplysning. Tjenesten anses som et skritt mot et universelt utformet informasjonssystem. En ny applikasjon for nettbaserte flater utvikles, og planlegges implementert innen utgangen av 2016. Denne applikasjonen vil, sammen med bl.a. den talestyrte telefontjenesten og nye anvisere/monitører med bedre lesbarhet, medføre at informasjonssystemet er å regne som universelt utformet.

Det vises til del III for en nærmere omtale av universell utforming.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 546 802	6 752 626	8 143 100
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	107 310	124 746	140 300
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	7 944 551	8 139 625	5 549 600
31	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski, <i>kan overføres</i>	1 118 644	3 135 121	4 113 300
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	8 784	20 500	31 000
	Sum kap. 1350	15 726 091	18 172 618	17 977 300

Det foreslås bevilget 17 977,3 mill. kr til Jernbaneverket i 2016, som er en svak nedgang fra saldert budsjett for 2015.

Til post 23 Drift og vedlikehold, foreslås det bevilget 8 143,1 mill. kr, som er en økning på 1 390,5 mill. kr eller 20,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2015. Av dette er 248 mill. kr Jernbaneverkets andel av avkastningen i 2016 fra innskuddet i infrastrukturfondet i 2015. Bevilgningen til drift og vedlikehold økes for å legge til rette for en eventuell forsert planlegging av arbeidet med å bytte ut signal- og sikringsanlegg med ERTMS, styrke alle former for vedlikehold av eksisterende infrastruktur (fornyning, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold), samt å styrke Jernbaneverkets organisasjons- og kompetanseutvikling. Av bevilgningen til drift og vedlikehold i 2016 er 480 mill. kr satt av til engangstiltak som del av Regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting. Det foreslås bevilget 140,3 mill. kr til post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, som er en økning på 15,5 mill. kr eller 12,5 pst. fra saldert budsjett 2015. Drift og vedlikehold av Gardermobanen brukerfinansieres, jf. kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen, og økningen av bevilgningen går til økt fornying på banen.

Til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur, postene 30 og 31, foreslås det bevilget til sammen

9 662,9 mill. kr, som er en reduksjon på 1 611,8 mill. kr fra saldert budsjett 2015. Til post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 5 549,6 mill. kr, som er en reduksjon på 2 590,0 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2015. Behovet for bevilgninger til å gjennomføre de store pågående jernbaneprosjektene går ned i 2016. Bevilgningsforslaget sikrer rasjonell framdrift i pågående prosjekter, og behovet for midler til planlegging av nye prioriterte prosjekter og gjennomføring av programområdetiltak. For å få rasjonell gjennomføring foreslås det bevilget 4 113,3 mill. kr på post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Dette er en økning på 978,2 mill. kr fra saldert budsjett 2015.

I 2016 videreføres utbyggingen av dobbeltspor på Vestfoldbanen (strekningene Holm – Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn) og arbeidene med å modernisere Trønder-/Meråkerbanen (Hell – Værnes) og Vossebanen (Ulriken tunnel). Det gjennomføres en rekke små og mellomstore tiltak på programområdene for å legge til rette for et bedre togtilbud. I tråd med utbyggingstrategien settes det av om lag 1,1 mrd. kr til videre planlegging av nye InterCity-strekninger, inkludert Ringeriksbanen, Alnabru godsterminal og øvrig planlegging av nye jernbaneprosjekter. På post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski starter den store tunnelentreprisen for Follobanen.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 5.26 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017

Kap.	Post	Betegnelse	NTP			Forslag 2016	Oppf.grad i pst. etter 3 av 4 år
			2014–2017 årlig snitt ¹	Bevilgning 2014	Bevilgning 2015		
1350		Jernbaneverket					
	23	Drift og vedlikehold	6 913,4	6 728,4	6 948,5	8 143,1	78,9
	30	Investeringer i linjen	6 455,0	8 873,5	8 359,4	5 549,6	88,2
	31	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	3 288,6	1 425,6	3 219,8	4 113,3	66,6
		Sum kap. 1350	16 657,0	17 027,5	18 527,7	17 806,0	80,1
		Sum postene 30+31	9 743,6	10 299,1	11 579,2	9 662,9	80,9

¹ Planrammen på Drift og vedlikehold er ikke korrigert med 74 mill. kr i reduserte utgifter og inntekter som konsekvens av redusert salg av strøm til togframføring i budsjettet for 2015.

Budsjettforslaget for 2016 er til sammen om lag 1,1 mrd. kr høyere enn det årlige gjennomsnittet i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017. Samlet for årene 2014–2016 er bevilgningen til NTP-formål på 53,4 mrd. kr, eller 3,4 mrd. kr høyere enn gjennomsnittlig årlig planramme for perioden. Samlet oppfølgingsgrad for Jernbaneverket blir 80,1 pst. etter tre av fire år. På post 23 er oppfølgingsgraden på 78,9 pst. etter tre av fire år, og det er samlet bevilget om lag 1,1 mrd. kr mer enn tre år med gjennomsnittlig årlig planramme. For jernbaneinvesteringene (postene 30 og 31) er oppfølgingsgraden til sammen 80,9 pst. etter tre av fire år. Til sammen er bevilgningene til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur om lag 2,3 mrd. kr høyere enn tre år med gjennomsnittlig årlig planramme. At jernbanebevilgningene ligger betydelig over den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan skyldes i stor grad det høye aktivitetsnivået på post 30 i 2014 og 2015 for å sikre rasjonell framdrift i pågående prosjekter og i planleggingen av InterCity-utbyggingen. Oppfølgingsgraden på post 30 Investeringer i linjen etter tre av fire år er 88,2 pst.

Effektiviseringsprogrammet i Jernbaneverket

Som en oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 har Jernbaneverket utarbeidet et program for effektivisering av etaten. Målet med programmet er at etaten innen 2023 skal redusere kostnadene som etaten selv kan påvirke med 10–15 pst. sammenliknet med forventet kostnadsutvikling uten programmet. Effektiviseringsprogrammet har en samlet plan for årlig gevinst på

0,5 mrd. kr ved utgangen av 2017 og 1,1 mrd. kr ved utgangen av 2023. Det legges stor vekt på at ressursene som frigjøres gjennom effektiviseringstiltakene omdisponeres til utvikling av jernbaneinfrastrukturen.

Jernbaneverket gjennomfører effektiviseringsprogrammet i fire delprogrammer: «Effektiv planlegging og bygging», «Effektiv drift og vedlikehold», «Effektiv trafikkstyring» og «Effektiv støtte». Målet for tiltakene som blir gjennomført i 2014 og 2015 er en årlig effektivisering på 200 mill. kr. I tillegg til de verdsatte effektiviseringsgevinstene legger effektiviseringsprogrammet til rette for høyere kvalitet i Jernbaneverkets forvaltning, drift, vedlikehold, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastrukturen, og legger til rette for en totalt sett bedre utnyttelse av disponible ressurser.

Det vises til nærmere omtale av effektiviseringsprogrammet i del III.

Mål og prioriteringer 2016

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2016 er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt ved behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. 450 S (2012–2013).

Målene for bevilgningene til drift og vedlikehold er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil jernbane, og ivareta realverdiene i infrastrukturen. Bevilgningene til investeringer i jernbaneinfrastruktur skal bidra til å opprettholde og forbedre den høye sikkerheten på jernbanen,

samt gi økt kapasitet, redusert framføringstid og mer fleksibel drift for togtrafikken.

Samferdselsdepartementet prioriterer framdriften i de pågående prosjekter som går fram av tabell 5.27.

Tabell 5.27 Pågående store jernbaneprosjekter

i mill. 2016-kr					
Strekning/ Prosjekt	Først behandlet i ¹	Opprinnelig kostnadsramme	Oppstart	Planlagt ferdig	Gjeldende kost- nadsramme
<i>Post 30 Investeringer i linjen</i>					
<i>Vestfoldbanen</i>					
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 784	2009	2011/ 2023 ²	1 784
Dobbeltspor Holm–Nykirke	Prop. 1 S (2009–2010)	6 617	2010	2016	6 664
Dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn	Prop. 1 S (2011–2012)	7 209	2012	2018	7 209
<i>Dovrebanen</i>					
Dobbeltspor Langset–Kleverud	Prop. 13 S (2011–2012)	5 328	2012	2015/-16	5 328
<i>Bergensbanen</i>					
Ulriken tunnel	Prop. 1 S (2013–2014)	3 328	2014	2020/-21	3 328
<i>Trønder-/Meråkerbanen</i>					
Dobbeltspor Hell–Værnes	Prop. 1 S (2014–2015)	713	2014	2018	743
<i>Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen)</i>	Prop. 97 S (2013–2014)	27 583	2014	2021	27 583

¹ «Først behandlet i» viser til første gang et prosjekt ble omtalt for Stortinget med godkjent kostnadsramme.

² Barkåker – Tønsberg ble satt i drift i 2011. I 2023 planlegges det å ta i bruk permanent signalanlegg.

Det er satt av midler til å videreføre investerings-tiltak innenfor programområdene «Sikkerhet og miljø», «Kapasitetsøkende tiltak», samt «Stasjoner og knutepunkter».

Mål- og resultatstyring er det grunnleggende prinsippet i styringen av Jernbaneverket. Det er

satt tallfestede mål for områdene sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet. Tabell 5.28 viser fastsatte mål for Jernbaneverket i perioden 2015–2023.

Tabell 5.28 Jernbaneverket – mål 2016

Parameter	Mål 2015	Mål 2016	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>				
Antall drepte siste 5 år	22	21	20	15
Antall personskader (hardt skadd) siste 5 år	18	16	16	12
Antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker» siste 5 år	110	106	102	77
<i>Punktlighet</i>				
Oppetid i pst.	99,0	99,1	99,3	99,3
Regularitet i pst.	98,0	98,5	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse	72	74	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	70	62	65	70

Fra og med 2014 er som tidligere nevnt måleparameterne for sikkerhet omdefinert, med bakgrunn i en gjennomgang foretatt av Jernbaneverket.

Jernbaneverkets vurdering er at det er risiko for at målene for oppetid og regularitet ikke nås i 2016. Hovedårsaken er anleggenes generelle tilstand, planlagte saktekjøringer i forbindelse med gjennomføringen av investeringsprosjekter i 2016, og risiko for driftsbrudd som følge av ekstreme eller ustabile værforhold. Erfaringer fra sommeren 2014 viste at selv et fåtall driftsbrudd kan gi store utslag i resultatene for driftsstabiliteten. Forebygging og rask retting av feil ved slike driftsbrudd er derfor viktig for måloppnåelsen.

Det er et *etterslep i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen*. Basert på en ekstern rapport og Jernbaneverkets beregninger er etterslepet estimert til om lag 17,5 mrd. 2015-kr ved utgangen av 2015. Omregnet til 2016-priser er etterslepet på om lag 18 mrd. kr.

I statsbudsjettet for 2015 ble det lagt til grunn et likevektsnivå i fornyingen på 2,1 mrd. 2015-kr. Likevektsnivået er den årlige fornyingsinnsatsen som er nødvendig for å holde vedlikeholdsetterslepet uendret fra år til år. Dette inkluderte også utgifter til den pågående planleggingen av ERTMS-prosjektet. I statsbudsjettet for 2016 er

ERTMS-prosjektet skilt ut fra Jernbaneverkets budsjett til «fornyning», og dermed også fra det estimerte etterslepet i fornyingen. Denne endringen er gjort fordi overgangen til nye signal- og sikringsanlegg basert på ERTMS innebærer noe mer enn en fornying av dagens signal- og sikringsanlegg. Det er en overgang til helt ny teknologi, og innføring av helt nye grensesnitt mellom tog og infrastruktur. Jernbaneverket har beregnet at likevektsnivået til fornying, eksklusiv ERTMS, er om lag 2,0 mrd. 2016-kr.

I 2016 settes det av om lag 2,5 mrd. kr til fornying. Vedlikeholdsetterslepet vil med dette bli redusert med om lag 550 mill. kr i løpet av 2016, dvs. til om lag 17,5 mrd. 2016-kr.

Jernbaneverkets beregning av vedlikeholdsetterslepet av infrastrukturen er i stor grad basert på historiske standarder og teknologiløsninger, og den tar ikke hensyn til kostnader forbundet med nye krav, standarder og teknologisk utvikling. Samferdselsdepartementet har derfor i retningslinjene til neste nasjonale transportplan gitt samferdselsetatene i oppdrag å utrede referanse for hvilken standard for vedlikeholdet som skal legges til grunn for å beregne vedlikeholdsetterslepet i de ulike transportsektorene.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i mill. kr)

Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Endring i pst. 15/16
Drift	3 220,8	3 065,0	3 320,0	8,3
Vedlikehold	3 326,0	3 687,6	4 823,1	30,8
Sum post 23	6 546,8	6 752,6	8 143,1	20,6

Det foreslås bevilget 8 143,1 mill. kr til drift og vedlikehold i 2016, som er en økning på 20,6 pst. fra saldert budsjett 2015. Gjennomføringen av Jernbaneverkets effektiviseringsprogram bidrar til å styrke vedlikeholdet. Vedlikeholdet øker med om lag 1,1 mrd. kr eller 30,8 pst., for å gjennomføre nødvendig fornying av jernbaneinfrastrukturen. Av dette er 248 mill. kr Jernbaneverkets andel av avkastningen i 2016 fra innskuddet i infrastrukturfondet i 2015, jf. kap 4331, post 85.

Drift

Det foreslås 3 320 mill. kr til drift under post 23 Drift og vedlikehold i 2016, som er en økning på 8,3 pst. fra saldert budsjett 2015.

Sammenliknet med saldert budsjett 2014 er nivået justert ned med 75 mill. kr i henhold til effektiviseringskravet i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til drift av infrastrukturen, trafikkstyring, drift av kundeinformasjon og -service, utredning og planlegging, teknisk og administrativ støtte, samt drift av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum. I 2016 prioriteres bl.a. trafikkstyring, vinterdrift (drift av infrastrukturen), samt plan- og utredningsoppgaver.

For å sikre en god trafikkavvikling og bedre service til brukerne av jernbanen har Jernbaneverket de siste årene styrket vinterdriften med en rekke tiltak, spesielt i Oslo-området. Tiltakene omfatter bl.a. økt beredskap, nye snøryddingsmaskiner og oppgradering av sporvekselvarme. Dette har resultert i en bedre trafikkavvikling de siste vintrene. Beredskapen videreføres på samme nivå vinteren 2015/2016.

Det er behov for å videreføre arbeidet med å modernisere driften, slik at Jernbaneverket settes i stand til å drifte, vedlikeholde og utvikle det nasjonale jernbanenettet på en god og effektiv måte. Oppfølgingen av effektiviseringsprogram-

met skal bidra til at Jernbaneverket både kan utføre flere eller bedre driftsaktiviteter med den samme ressursinnsatsen, og frigjøre ressurser som kan omdisponeres til nødvendig fornying av jernbanenettet.

Pr. 1. oktober 2014 hadde Jernbaneverket 4 025 ansatte. Dette er en økning med 12 ansatte fra desember 2013. I løpende kroner har Jernbaneverkets årlige omsetning (bevilgning) pr. ansatt økt fra 3,1 mill. kr i 2013 til 4,1 mill. kr i 2014. Oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 innebærer en betydelig aktivitetsøkning innen plan og utredning i tidlig fase. Det er derfor behov for å styrke kapasiteten og kompetansen innenfor utredning og teknisk hovedplan, kommunedelplan og reguleringsplan i årene som kommer.

Innenfor driftsbudsjettet for 2016 foreslår Jernbaneverket å prioritere områdene som er omtalt nedenfor.

Drift av infrastruktur

Til drift av infrastruktur foreslås 1 539 mill. kr i 2016. Dette omfatter vinterdrift og rydding/renhold. I tillegg kommer strømforsyning, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og andre offentlige arealer som er nødvendige for publikum, samt drift og konkurranseutsetting av godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m., inngår i drift av infrastrukturen, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje inngår i korrektivt vedlikehold.

De seneste målingene av kundetilfredshet viser at kundene opplever at kvaliteten på stasjonene er bedre. Samtidig er det fortsatt rom for forbedring. Et økende antall stasjoner uten billettsalg, samt en økende tendens til uønskede hendelser på stasjonene, medfører behov for å styrke vaktholdet. I tillegg monteres mer og

bedre kameraovervåking for å sikre bedre kontroll, også på nye og låsbare sykkelhoteller. Nye stasjoner med flere tekniske installasjoner som heiser, nye monitoranlegg, rulletrapper og anlegg for plattformvarme, samt lengre plattformer med taktil merking medfører økte driftsutgifter. I tillegg blir parkeringsarealer utvidet der det er muligheter for det, noe som fører til høyere brøyte- og vedlikeholdskostnader.

På veien mot universell utforming av jernbanestasjoner er det et mål å øke andelen stasjoner som er klassifisert som «tilgjengelig», fjerne mindre hindringer, samt bedre samspillet mellom ulike informasjonselementer og -kanaler. Assistanstjeneste tilbys i dag på seks stasjoner (Oslo S, Oslo Lufthavn, Bergen, Trondheim, Lillehammer og Elverum) og det planlegges å tilby denne tjenesten på ytterligere 5–10 stasjoner i løpet av 2016.

Jernbaneverket forvalter i overkant av 1 000 bygg og store grunnarealer. Etaten har påbegynt et arbeid med å kartlegge og analysere sine bygninger og eiendommer. Det er et betydelig udekt vedlikeholdsbehov i bygningsmassen, og det er nødvendig med økt innsats for å unngå ytterligere forfall i årene som kommer. Det er også viktig at de ansatte tilbys sikre og akseptable arbeidsforhold. Jernbaneverket har satt i gang en brannteknisk gjennomgang av samtlige bygg.

I 2015 overtok Jernbaneverket driftsansvaret for jernbanegodsterminalene. Terminaltjenester er en svært viktig faktor i logistikk-kjeden og utgjør en stor andel av kostnadene for transportkjøperne. I 2016 blir driften av terminalene Ganddal i Sandnes og Brattøra i Trondheim satt ut på konkurranse. Jernbaneverket anskaffer nå et terminaloperatørsystem (TOS), som er planlagt tatt i bruk på de første terminalene i 2016.

Trafikkstyring

Til trafikkstyring foreslås 648 mill. kr i 2016. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon. Økt trafikk og økt aktivitet innenfor områdene investeringer og fornying fører også til økt aktivitet innen ruteplanlegging og trafikkstyring. Flere togledere og trafikkstyrere deltar i planleggingen av prosjekter for å sikre at trafikkstyringen på nye anlegg kan drives på en sikker og hensiktsmessig måte. Koordineringen og planleggingen av sportilgangen er svært krevende, særlig på overbelastet infrastruktur. Det brukes også mye ressurser til opplæring og vedlikehold av trafikkstyringskompetanse.

Kundeinformasjon og kundeservice

Til drift av kundeinformasjon og kundeservice foreslås 41 mill. kr i 2016. Jernbaneverket har ansvaret for informasjon til kundene på stasjoner, og håndterer kundeforhold ved avvik som omfattes av etatens Serviceerklæring. Kundeundersøkelsen gjennomført våren 2015 viser en positiv utvikling for Jernbaneverkets informasjon ved avvik i togtrafikken. Etaten kjøper inn et nytt sentralt kunde- og trafikkinformasjonssystem, som skal gi bedre informasjon til kundene via høyttalere, monitører og anvisere, samt informasjon til togledere i forbindelse med togframføring og ruteplanlegging.

Planleggingsoppgaver – utredninger, kommunedelplaner mv.

Til planleggingsoppgaver under post 23 foreslås 200 mill. kr i 2016. Dette omfatter oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023, og arbeid med transportetatens forslag til neste nasjonale transportplan. De største utrednings- og planleggingsprosjekter i 2016 er:

- Kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Drammen – Hokksund
- Kommunedelplan for dobbeltspor på deler av strekningen Trondheim – Steinkjer
- Konseptvalgutredning for Grenlandsbanen
- Utredning for strekningen Hokksund – Kongsberg
- Oppfølging av terminalstrukturen for Østlandsområdet
- Videre oppfølging og planlegging for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo
- Videre planlegging av logistikk-knutepunkt i Trondheims- og Bergensregionen
- Videre utvikling av øvrige banestrekninger, inkludert stasjoner/plattformer, kryssingsspor, rassikring og mv.
- Planlegging av hensettingskapasitet i forbindelse med anskaffelse av nytt persontogmaterieell.

Utgifter til reguleringsplaner, detaljplaner og byggeplaner for vedtatte prosjekter føres på post 30 Investeringer i linjen. Det omfatter bl.a. utrednings- og planarbeid for InterCity-prosjekter, inkl. Ringeriksbanen.

Teknisk og administrativ støtte

Til teknisk og administrativ støtte foreslås 773 mill. kr i 2016. Jernbaneverket arbeider med å

effektivisere disse støttefunksjonene. Samtidig har det økte aktivitetsnivået innenfor kompetansebygging, fornying og investeringer medført økte kostnader på tekniske og administrative områder, herunder kostnader til drift og utvikling av IKT-systemer, samt økt innsats innenfor styring og intern kontroll av den samlede virksomheten i Jernbaneverket.

Drift av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum

Til drift av Norsk jernbaneskole foreslås 88 mill. kr i 2016. Skolen utdanner lokomotivførere, trafikkstyrere og togledere, og den tilbyr kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene. Skolen er et viktig virkemiddel i Jernbaneverkets strategi for å utvikle den jernbanefaglige kompetansen i Norge, og for å sikre nødvendig kontinuitet og kapasitet innenfor jernbanefagene. Driftsbudsjettet omfatter hovedsakelig driften av Lokomotivførerutdanningen, som er en offentlig fagskole.

Til drift av Norsk jernbanemuseum på Hamar foreslås 31 mill. kr i 2016. Dette omfatter publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet. Museet har siden 1896 hatt som oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og dens rolle for utviklingen av det norske samfunnet.

Vedlikehold

Det foreslås 4 823,1 mill. kr til vedlikehold i 2016, som er en økning på om lag 1,1 mrd. kr eller 30,8 pst. fra saldert budsjett 2015. Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med 450 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 1 283 mill. kr til forebyggende vedlikehold, 2 546,1 mill. kr til fornying av anlegg, og 544 mill. kr til ERTMS-prosjektet. Det er tatt høyde for en eventuell forsert planlegging av ERTMS-prosjektet.

Vedlikehold er avgjørende for å ivareta realkapitalen og verdiene i jernbaneinfrastrukturen, samt for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i jernbanenettet og trafikkavviklingen. Vedlikehold er viktig for å nå målene for driftsstabilitet, dvs. høy oppetid, punktlighet og regularitet. Nye anlegg har et lavere behov for akutt feilretting, men fører samtidig til økt anleggsmasse og økt trafikkmengde, som igjen gir økt ressursbehov for å opprettholde kvalitet og standard.

Store deler av jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området er fornyet de siste årene. Resultatet er

mer driftsstabile tekniske anlegg og bedre pålitelighet i togtrafikken, som har resultert i en positiv trend for punktligheten. En god driftsstabilitet for togtrafikken i Oslo-området gir også en bedre trafikkavvikling på det øvrige jernbanenettet. Satsingen på vedlikehold og fornying av infrastrukturen de siste årene, og økt satsing i resten av planperioden 2014–2023, kan bidra til at de fastsatte målene for punktlighet og regularitet i togtrafikken kan nås.

Det er et stort etterslep i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen, noe som har bygd seg opp gjennom mange år. I statsbudsjettet for 2014 ble budsjettet til fornying økt, slik at veksten i etterslepet stanset. I 2015 ble budsjettet økt ytterligere. For første gang på tiår ble etterslepet redusert. Reduksjonen var på om lag 165 mill. kr. Med regjeringens forslag til fornying, reduseres vedlikeholdsetterslepet med ytterligere om lag 550 mill. kr i 2016.

Jernbaneverket har satt i gang flere tiltak for å bedre effektiviteten og ressursutnyttelsen ved drift og vedlikehold. Tiltakene omfatter bl.a.:

- Gjennomgang av stasjoningssteder for personell for å sikre effektiv feilretting, mindre ressursbruk, økt tverrfaglighet og bedre oppe-tid. Dette arbeidet er nå i slutfasen
- Bedre tverrfaglig beredskap og feilretting
- Innføring av nytt logistikksystem som skal optimalisere varelager
- Fjernovervåking av komponenter, som for eksempel sporveksler.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at Jernbaneverket skal ha en effektiv utnyttelse av sportilgangen til vedlikehold, herunder ved planlagt trafikkstans. Etter hvert som tilstanden i infrastrukturen bedres, planlegges det å gjennomføre mer sammenhengende strekningsvis fornying. Dette gir både en mer planmessig gjennomføring og stordriftsfordeler med en mer effektiv utnyttelse av sportilgang, maskiner og personell.

Korrektivt vedlikehold

Det foreslås 450 mill. kr til korrektivt vedlikehold i 2016. Dette er en økning med 79 mill. kr, eller 21 pst., fra saldert budsjett for 2015. Forslaget gjør det mulig å fjerne flere feil og mangler før de utvikler seg til feil som stopper togtrafikken.

Korrektivt vedlikehold omfatter beredskap og retting av feil i infrastrukturen. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og flere driftsavbrudd etter ras og flom. I kombinasjon med økt togtrafikk og økt anleggs-

mengde (ny infrastruktur), er det nødvendig med et økt aktivitetsnivå og høy beredskap med kortere responstider for korrektivt vedlikehold. Beredskapen er avgjørende for hvor raskt Jernbaneverket kan rykke ut for å rette feil og få trafikken i gang igjen. Det er nødvendig å styrke signalberedskapen i Oslo-området på grunn av sårbarhet med anlegg og innføring av nytt signalanlegg (Thales). Av hensyn til togframføringen prioriteres i den daglige driften korrektivt vedlikehold for å rette vesentlige feil i infrastrukturen.

Forebyggende vedlikehold

Det foreslås 1 283 mill. kr til forebyggende vedlikehold i 2016. Dette er økning på 231 mill. kr eller 22 pst., fra saldert budsjett for 2015.

Forebyggende vedlikehold omfatter ordinært periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og tiltak for å utbedre forhold som blir oppdaget under disse. Tilstandskontrollene er avgjørende for å ha kunnskap om tilstandsutviklingen i infrastrukturen og for å kunne prioritere og sette i verk nødvendig vedlikehold på kort og lang sikt. Utbedring av avdekkede forhold gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold som sporjustering, skinnsliping m.m. Dette gjennomføres av eksterne leverandører.

Budsjettet til forebyggende vedlikehold er de siste årene økt for å sikre en høyere oppetid og tilgjengelighet for infrastrukturen. I 2016 prioriteres forebyggende vedlikehold av bruer, og forbedring av dokumentasjonen av infrastrukturen. Bedre dokumentasjon av tilstanden til infrastrukturen omfatter revidering og opprydding i eksisterende teknisk dokumentasjon, og på sikt gjøre den elektronisk tilgjengelig ute i sporet. Dette bidrar til et mer effektivt vedlikehold og er et viktig grunnlag for effektiv konkurranseutsetting av vedlikehold. Arbeidet er planlagt å være ferdig innen utgangen av 2017.

Fornyning

Det foreslås 2 546,1 mill. kr til fornying i 2016. Dette er en økning på 281,5 mill. kr, eller 12,4 pst., fra saldert budsjett for 2015. Budsjettet til fornying må sees i sammenheng med at det legges opp til å skille ERTMS-prosjektet ut fra fornying av jernbaneinfrastrukturen, jf. omtale under avsnittet om mål og prioriteringer og egen omtale av ERTMS-prosjektet. Inkludert 544 mill. kr til even-

tuell forsert planlegging av ERTMS-prosjektet i 2016, foreslås det 3 090,1 mill. kr til fornying og innføring av ny teknologi for signal- og sikringsanlegg. Av budsjettet til fornying er 480 mill. kr satt av til sysselsettingstiltak, herunder 110 mill. kr til Sørlands-/Jærbanen og 150 mill. kr til Bergens-/Vossebanen.

Fornyning av anlegg bør gjøres når det ikke lenger er lønnsomt å kontrollere og utbedre anleggsdeler eller skifte ut komponenter. 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. Forebyggende vedlikehold og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for å kunne prioritere innsatsen riktig. Sikkerheten i infrastrukturen ligger også til grunn for prioriteringer av større systematiske tiltak.

Fornyning er et viktig virkemiddel for å få bedre driftsstabilitet i trafikkavviklingen på lengre sikt. Det er i dagens infrastruktur store utfordringer knyttet til pålitelighet i anleggene på grunn av store variasjoner i alder og tilstand, og utenforliggende klimatiske faktorer. I planperioden 2014–2023 er det derfor lagt opp til en betydelig innsats på fornying, slik at de langsiktige målene for god driftsstabilitet kan oppnås.

I fornying av jernbaneinfrastrukturen prioriteres særlig tre hovedkategorier av tiltak:

- *Overbygningstiltak:* Overbygningen omfatter skinner, sporveksler, sviller og ballast. Et viktig tiltak er ballastrensing, som bl.a. reduserer risikoen for sporfeil og solslyng, og gir økt komfort for de reisende. For å ha en effektiv produksjon med ballastrenseverk er det nødvendig å gjennomføre forberedende arbeider, i form av bl.a. rydding i og langs spor, legging av kabler og føringsveier for slike mv.
- *Underbygningstiltak:* Underbygningen omfatter masse bestående av grus og steinmateriale som skal sikre at ballast, sviller, skinner og sporveksler ligger stabilt og ikke beveger seg. Tiltak inkluderer utbedring av grøfter, drenering, skjæringer, fyllinger, samt utbedring av bruer, tunneler og snøoverbygg. Disse er viktige for å gjøre anleggene bedre rustet mot flom og ekstremvær.
- *Fornyning av kontaktledningsanlegg:* En stor andel av kontaktledningsanleggene på det norske jernbanenettet er fra 1950-tallet. Fornyning er derfor prioritert, og viktig for å sikre bedre driftsstabilitet med lavere feilfrekvens, bedre oppetid, høyere punktlighet og regularitet. I tillegg gir nye kontaktledningssystemer en

bedre overføringskapasitet i kontaktledningsanlegget. Dette reduserer behovet for økt omformerkapasitet når trafikken øker.

Det prioriteres også fornying av stasjoner og publikumsområder, fornying av transmisjons- og GSM-R-nettet, samt oppgradering/fornyning av omformerstasjoner. Til sammen er det satt av om lag 220 mill. kr til dette.

I 2016 er det bl.a. lagt opp til følgende prioriteringer av fornying på banestrekninger og områder:

- *Bergens-/Vossebanen*: 330 mill. kr. Flomsikrings tiltak av jernbanetraseene langs elvene Vosso og Flåm mot 200-årsflom prioriteres. Det gjennomføres videre en rekke tiltak slik at banen er bedre rustet for å håndtere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer, herunder flom- og rassikring.
- *Dovrebanen*: 340 mill. kr. Arbeidet med å gjøre utsatte strekninger bedre rustet for å håndtere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer prioriteres. Arbeidet med tiltak for å forebygge og redusere antall skader etter solsleng som startet i 2015, videreføres. Stikkrenner og øvrig dreneringsanlegg med større dimensjoner skal utbedres. Videre prioriteres midler til sporfornyning, og det skal gjennomføres forberedelser til ballastrens. Det gjennomføres ballastrens på deler av strekningen Lillehammer – Dombås.
- *Sørlandsbanen/Jærbanen*: 355 mill. kr. Det pågår et omfattende arbeid med fornying av kontaktledningsanlegg. I 2016 blir det arbeidet med å ferdigstille fornyingen av anlegget på strekningen Egersund – Stavanger. Totalkostnaden for dette er anslått til 400 mill. kr. I tillegg påbegynnes fornying av kontaktledningsanlegget på ytterligere en strekning på Sørlandsbanen. I 2016 prioriteres også forberedelser til ballastrensing, utskifting av skinner og sporveksler, og det gjennomføres fornying av underbygning og bruer mv.
- *Østfoldbanen*: 90 mill. kr. Det planlegges forberedelser for ballastrensing, samt ballastrensing på deler av strekningen Sarpsborg – Kornsjø.
- *Rørosbanen*: 70 mill. kr. Pågående arbeider med svillebytte videreføres i 2016. Planen er at dette skal være ferdig i 2019. Totalkostnaden er anslått til 255 mill. kr.
- *Nordlandsbanen*: 170 mill. kr, hovedsakelig til underbygningstiltak. I tillegg prioriteres det å forberede for senere ballastrensing og fornying av vegsikringsanlegg på planoverganger.

- *Oftobanen*: 40 mill. kr. Underbygningstiltak og fornying av skinner prioriteres.
- *Oslo-området*: 340 mill. kr. I 2016 prioriteres fornying som skal sikre en mer punktlig avvikling av rushtidstrafikken. Dette omfatter tiltak som skal redusere antall feil på signalanlegg, kontaktledningsanlegg og sporveksler.
- *Godsterminaler*: 150 mill. kr. Alnabru godsterminal som navet i godstrafikken, prioriteres med 100 mill. kr. Jernbaneverket gjennomfører en kartlegging og tilstandsvurdering for prioritering av fornying på de øvrige godsterminale.
- *Arbeidsmaskiner*: 160 mill. kr. Dette er utskifting av maskiner som ikke lenger har en akseptabel driftsstabilitet. Maskinene benyttes til beredskap, feilretting og snørydding i spor.

Nærmere om klimaendringer og behovet for fornying

Klimaendringene har de siste årene ført til kraftigere regnvær, ofte på begrensede områder, noe som øker vannføringen i mindre og mellomstore vassdrag raskt. Økt vannføring kan også føre til at elveløp skifter leie. Vann utenfor faste løp og jord- og snøras skaper stadig større problemer for infrastrukturen. En stor del av jernbanenettet i Norge følger de store dalførene langs store elveløp. Jernbanetraseen krysser systematisk sidevassdragene og er svært utsatt for flom i disse.

Jernbanenettet framstår i dag ikke robust nok til å takle utfordringer knyttet til store vannmengder. Gamle stikkrenner og bruer er ikke dimensjonert for den nye situasjonen. Jernbaneverket jobber sammen med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat, kommuner og grunneiere for å kartlegge dreneringsfelt for å vurdere skadepotensiale, dreneringsveger og stikkrenner. Nye anlegg dimensjoneres for «200-års flom», og det vurderes løpende om samme dimensjonering skal legges til grunn ved oppgradering av eksisterende anlegg.

Når sporet settes under vann, mister gamle fyllinger bygd av leire og sand en betydelig del av bæreevnen. Trafikken må da innstilles til vannet har trukket seg tilbake, og fyllingene er tørket opp. Skader på sporet må ofte justeres i flere omganger før en er tilbake til situasjonen før flommen. Der det gjennomføres fornying, øker Jernbaneverket dimensjoneringen av stikkrenner og kulverter for å redusere negative konsekvenser av flom og ras.

Jernbaneverket arbeider med å kartlegge potensielt rasutsatte områder, og setter i verk tiltak for å redusere faren for slike hendelser. Tiltak

kene omfatter drenering langs spor og i terrenget langs sporet, rensking og sikring av fjellskjæringer og tunneler, samt forsterking og plastring av fyllinger. Det arbeides også med noen større investeringstiltak, som å bygge rassikring i form av større voller, overbygg og fangkonstruksjoner.

En betydelig del av Jernbaneverkets innsats på klimaområdet er rettet mot overvåking, kontroll og beredskap. Til dette benyttes meteogrammer og prognoser utarbeidet spesielt for Jernbaneverket av Meteorologisk institutt. På bakgrunn av disse, lokal strekningskunnskap og lokale observasjoner settes det i verk et gradert beredskapsystem som innebærer økt inspeksjon. Naturfareprosjektet hvor Norges vassdrags- og energidirektorat, Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider, leverer ny kunnskap om klimaendringenes virkninger på veier, jernbane, strømforsyning og annen infrastruktur.

ERTMS

I budsjettforslaget er det tatt høyde for utgifter til videre planlegging av ERTMS (European Rail Traffic Management System). Regjeringen foreslår å sette av 544 mill. kr til formålet i 2016. Budsjettforslaget legger til rette for en eventuell forsert planlegging av ERTMS-prosjektet, dersom den pågående kvalitetssikringen (KS2) av prosjektet gir grunnlag for det.

Innretningen av ERTMS-prosjektet, den planlagte framdriften, valg av kontraktstrategi og kostnadsestimater er sentrale temaer i den pågående kvalitetssikringen. Kvalitetssikringen er planlagt ferdig høsten 2015. Etter at ekstern kvalitetssikring er gjennomført vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Jernbaneverket har utarbeidet en nasjonal plan for utbygging av ERTMS på det norske jernbanenettet. Planen tar utgangspunkt i behovet for fornying av signalanlegg og behovet for nye

signalanlegg i forbindelse med bygging av ny infrastruktur, samt togselskapenes behov for ombygging av tog til ERTMS. Planen er notifisert til EFTAs overvåkingsorgan, ESA. Nytt system for fjernstyring av togtrafikken inngår i den pågående kvalitetssikringen av ERTMS-prosjektet. Kvalitetssikringen ser også på samordningen mellom utbyggingen av ERTMS-infrastruktur og nødvendig ombygging av eksisterende togmateriell med ERTMS-ombordutstyr.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 140,3 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2016. Dette er en økning på 12,4 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2015. Økningen henger sammen med et behov for å gjennomføre større vedlikeholdstiltak på Gardermobanen, herunder oppgradere transmisjons- og aksessnett, fornye infiltrasjonsanlegg på Gardermoen stasjon og oppgradere nødlys i Romeriksporten. Jernbaneverket anslår behovet til disse ekstraordinære tiltakene til 22 mill. kr i 2016.

Driften og vedlikeholdet av Gardermobanen finansieres i dag gjennom en brukerfinansiert kjørevegsavgift, jf. kap. 4350, post 07. Jernbaneverket fakturerer avgiften i henhold til planlagte togav-ganger og antall stopp pr. stasjon.

Jernbaneinvesteringer

Det foreslås bevilget 9 662,9 mill. kr til jernbaneinvesteringer på kap. 1350, postene 30 og 31 i 2016, som er en reduksjon med om lag 1,6 mrd. kr eller 14,3 pst. fra saldert budsjett 2015. I tillegg foreslås det bevilget 31 mill. kr på post 34 til tiltak som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Dette er en økning på 51,2 pst. fra saldert budsjett 2015.

Tabell 5.29 Jernbaneinvesteringer

(i mill. kr)

	Kost- nads- ramme	Prog- nose for slutt- kostnad	Forbruk t.o.m. 2015	Forslag 2016	Anslag 2017 ²	Rest etter 2017 ³
Post 30 Investeringer						
<i>Store prosjekter</i>						
Vestfoldbanen – Barkåker – Tønsberg	1 784	1 620	1 302	25		293
Vestfoldbanen – Holm – Holmestrand – Nykirke	6 644	6 361	5 151	955	256	
Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn	7 209	7 187	4 833	970	745	639
Dovrebanen – Langset – Kleverud	5 328	4 519	3 721	172	622	4
Trønder-/Meråkerbanen – Hell – Værnes	747	665	337	170	123	35
Vossebanen – Ulriken tunnel ¹	3 328	3 328	863	363	396	1 706
Sum store prosjekter	25 040	23 680	16 207	2 655	2 142	2 677
<i>Planlegging og grunnverv</i>				1 144	1 144	
<i>Programområder</i>						
Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell	4 031	3 897	3 362	143	42	350
Kapasitetsøkende tiltak				1 032	589	
Stasjoner og knutepunkter				180	530	
Sikkerhet og miljø				395	394	
Sum programområdene	4 031	3 897		1 750	1 555	350
Sum post 30 Investeringer i linjen	29 071	27 577	19 569	5 549	4 841	3 027
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	27 583	25 566	5 322	4 113	4 414	11 717
Sum post 30 og 31	56 654	53 143	24 891	9 662	9 255	14 744

¹ Ulriken tunnel er et delprosjekt under prosjektet *Vossebanen – Bergen – Arna*, som i tillegg omfatter delprosjektet Bergen stasjon – Fløen. Det er kun Ulriken tunnel som har en kvalitetssikret kostnadsramme som er lagt fram for Stortinget.

² «Anslag 2017» er for «Store prosjekter», og programområdet «Bedre togtilbud i Østlandsområdet» basert på prosjektenes planlagte og rasjonelle framdrift medio 2015. Anslaget for «Planlegging og grunnverv» er satt lik «Forslag 2016» videreført uendret. Anslagene for programområdene «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet og miljø» er basert på planrammene i NTP 2014–2017.

³ «Rest etter 2017» er beregnet som «Prognose for sluttkostnad» minus «Forbruk t.o.m. 2015», «Forslag 2016» og «Anslag 2017». «Planlegging og grunnverv» og programområdene «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet og miljø» er ikke medregnet, da restbehovet etter 2017 ikke er entydig definert.

Tiltak for bedre kostnadsestimering og styring av investeringsprosjektene

Jernbaneverket har gjennomført en rekke tiltak for å få bedre kontroll over kostnader og bedre planlegging og gjennomføring av prosjekter. Etaten har forbedret prosjekteierstyring med klarere krav til bestillinger, beslutninger ved faseoverganger og en klarere endringsprosess. Dersom det

blir behov for å endre omfanget av et prosjekt ved faseoverganger behandles dette særskilt av ledelsen i etaten. Dette innebærer innskjerping av krav til innhold og kvalitet i tidlig fase, herunder avklaring av behov for utredninger og strategier. Jernbaneverket gjennomfører prosjektuavhengige gjennomganger og vurderinger innenfor ulike fagområder ved avslutning av hver fase. Etaten har etablert et sentralt estimeringsmiljø og en nøkkel-

tallsdatabase for kostnadsestimering. Det er laget felles prinsipper for prosjektstyring som benyttes i alle investeringsprosjektene. I sum kan dette gi høyere kvalitet i Jernbaneverkets planlegging, foruten bedre og mer effektiv prosjektstyring og -gjennomføring.

Økt spesifikasjonsgrense for framlegg av prosjekter med kostnadsramme

Som det går fram av omtalen i del I, legges det opp til å endre fullmaktsvedtakene for nye prosjekter over 500 mill. kr og for prosjekter der kostnadsrammen øker ut over prisstigningen. I denne proposisjonen foreslås det ikke kostnadsramme for nye jernbaneprosjekter eller endret kostnadsramme for prosjekter hvor kostnadsrammen har økt ut over prisstigningen.

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* ble spesifikasjonsgrensen for omtale av veg- og jernbaneprosjekter endret til 500 mill. kr. Prosjekter som var over den tidligere spesifikasjonsgrensen på 50 mill. kr, omtales til de er ferdige. Med det nye opplegget for spesifisering av kostnadsrammer for prosjektene, legger Samferdselsdepartementet opp til at prosjekter som tidligere har vært omtalt med kostnadsramme under 500 mill. kr ikke lengre blir omtalt med kostnadsramme. Prosjekter under 500 mill. kr omtales som hovedregel ikke med kostnadsramme, og omfattes av forslag til fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme. Denne fullmakten foreslås økt med 200 mill. kr, fra 800 mill. kr i 2015 til 1 000 mill. kr i 2016, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 5,5 mrd. kr i 2016, som er en reduksjon med om lag 2,6 mrd. kr eller 31,8 pst. fra saldert budsjett 2015. Rasjonell gjennomføring av de store investeringsprosjektene på post 30 er lagt til grunn for bevilgningen. I tillegg til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter prioriteres videre planlegging av InterCity, inkludert Ringeriksbanen, planlegging og oppstart av infrastrukturiltak for å kunne ta i bruk nye tog, og andre tiltak under programområdene.

Omtalen av investeringsforslaget er inndelt i nye «Store prosjekter», «Planlegging og grunnerverv», og programområder. Programområdene omfatter «Bedre togtilbud i Østlandsområdet», «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter», samt «Sikkerhet og miljø».

Risiko knyttet til levering av nye signal- og sikringsanlegg

Det vises til omtalen i Prop. 1 S (2014–2015). For flere av de store investeringsprosjektene er det risiko knyttet til utvikling og godkjenning av nye signal- og sikringsanlegg.

I september 2012 inngikk Jernbaneverket en rammeavtale for nye signal- og sikringsanlegg med Thales Norway AS. Etaten har gjort avrop for levering av sikringsanlegg til prosjektene Sandnes – Stavanger, Ganddal godsterminal, Høvik stasjon, Holm – Nykirke og Langset – Kleverud. Anleggstypen skal benyttes for flere strekninger de kommende år. Arbeidene med nye sikringsanlegg er forsinket. Forsinkelsene skyldes den krevende utviklingen av programvare som er tilpasset norsk regelverk.

Signal- og sikringsanlegg utvikles og produseres etter svært strenge standarder for å sikre at endelig løsning får et tilstrekkelig sikkerhetsnivå. Nye signal- og sikringsanlegg består av datautstyr og programvare som må tilpasses det enkelte lands nasjonale regelverk. Det er en omfattende jobb å tilpasse programvaren til det norske regelverket. Tilpasning av anleggene og godkjenningsprosessen med Statens jernbanetilsyn håndteres gjennom en detaljert spesifikasjon, og med tett oppfølging mot leverandøren. I tillegg må hvert enkelt anlegg testes og godkjennes. Det første anlegget av et nytt system som tas i bruk, er det mest arbeidskrevende, og dermed også anlegget med høyest risiko knyttet til framdrift. Påfølgende anlegg har betydelig lavere risiko.

De to første sikringsanleggene på Høvik stasjon og Langset – Kleverud er planlagt godkjent og satt i drift i løpet av høsten 2015. Høvik stasjon er «prototypen» for den generelle godkjenningen av Thales signal- og sikringsanlegg i Norge. De fysiske anleggene er bygd og installert, og det pågår et intensivt arbeid med å ferdigstille utviklingen, testingen, verifiseringen og dokumentasjonen av programvaren.

Store prosjekter

Vestfoldbanen – Barkåker – Tønsberg

Det settes av 25 mill. kr til prosjektet i 2016.

Prosjektet ble først omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009), med en kostnadsramme på 1 784 mill. kr og en styringsramme på 1 620 mill. kr.

Prosjektet startet opp i 2009. Gjenstående arbeid er opprusting av Tønsberg stasjon og installasjon av nytt permanent signal- og sikringsanlegg. Strekningen mellom Barkåker og Tøns-

berg ble åpnet for trafikk i november 2011, og ble utstyrt med signalanlegg av type NSI 63 i påvente av at det bygges et permanent sikringsanlegg. Signalanlegget var opprinnelig planlagt ferdigstilt innenfor dispensasjon som Statens jernbanetilsyn ga ut 2015. Jernbaneverket vurderer at funksjonalitet og kapasitet i det midlertidige signalanlegget er tilfredsstillende for dagens trafikkmønster på Vestfoldbanen. Videre mener etaten at det nå er hensiktsmessig å avvente utbygging av et permanent signalanlegg til det er tatt stilling til eventuell oppstart av ERTMS-prosjektet. Jernbaneverket har sendt en ny dispensasjonssøknad til Statens jernbanetilsyn med denne løsningen. Det er derfor nødvendig å utføre kompenserende tiltak i det eksisterende signalanlegget. Forslag om bevilgning for permanent signalanlegg og opprustning av Tønsberg stasjon blir fremmet i sammenheng med den tilgrensende InterCity-strekningen Nykirke – Barkåker.

Vestfoldbanen – Holm – Holmestrand – Nykirke

Det foreslås 955 mill. kr med sikte på å gjøre prosjektet ferdig og klart til bruk i 2016.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2009–2010) med oppstartsbevilgning for mulig anleggsstart i 2010. Prosjektet ble i Prop. 127 S (2009–2010) *Ein del saker på Samferdselsdepartementets område* lagt fram med kvalitetssikret kostnadsramme på 6 617 mill. kr og styringsramme på 5 641 mill. kr. I Prop. 1 S (2013–2014) ble Stortinget orientert om at det var besluttet å utvide omfanget i prosjektet, med bygging av heis i fjellet fra Holmestrandplataet og ned til Holmestrand stasjon. Kostnadsrammen ble økt til 6 644 mill. kr for å dekke Jernbaneverkets andel av kostnadene.

Ut fra hensynet til livsløpskostnader har Jernbaneverket etter kvalitetssikringen besluttet å bruke betongelementer for vann- og frostsikring av tunnelene. Dette er i stedet for PE-skum (polyetylenmatter), som ble lagt til grunn ved kvalitetssikringen. Videre er tekniske og bygningsmessige løsninger for stasjonshallen i fjell utviklet i henhold til krav til sikkerhet, lyd og lufttrykksforhold, og for å ivareta kravet til hastighet inntil 250 km/t. Prognosen for sluttkostnad er 6 361 mill. kr.

Anleggsarbeidet for Holm – Holmestrand – Nykirke startet i juli 2010. Tunneldriving ble ferdigstilt i februar 2014 og etterfølgende komplette etterarbeid i tunnel ble ferdigstilt sommeren 2015. Kontrakter for jernbanetekniske arbeider og innredning av stasjonen ble inngått i 2014. Disse arbeidene gjennomføres i 2016, og anleggsarbeidet med kollektivterminal Holmestrand sta-

sjon startes opp. Kollektivterminalen ferdigstilles etter at nytt dobbeltspor er tatt i bruk og avsluttende arbeider og tilbakeføring av nedlagt spor er gjennomført i 2017.

Det er risiko knyttet til framdriften og logistikken for arbeidene på stasjonen, innredningsarbeider i stasjonshallen og koordinering mot jernbanetekniske arbeider. Det har oppstått en større forsinkelse med gjennomføringen av betongarbeidene og slutføring av arbeider i stasjonshallen. For å kunne ta banen i bruk i løpet av høsten 2016 og til ruteendring desember 2016 er det satt i verk tiltak for å forsere arbeidene. Forsinkelser i framdriften kan få økonomiske konsekvenser.

Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn

Det foreslås 970 mill. kr til prosjektet i 2016.

Prosjektet ble først omtalt med oppstartsbevilgning i Prop. 1 S (2011–2012), med en kvalitetssikret kostnadsramme på 7 209 mill. kr og styringsramme på 6 686 mill. kr. Omfanget på signalarbeidene er utvidet til å inkludere nytt signalanlegg på Porsgrunn stasjon. Ut fra hensynet til livsløpskostnader har Jernbaneverket valgt å bruke betongelementer til vann- og frostsikring i tunnelene, i stedet for PE-skum som lå til grunn for kvalitetssikringen. Prosjektets prognose for sluttkostnad er 7 187 mill. kr.

Prosjektet Farriseidet – Porsgrunn omfatter en trasé på 22,8 km som går langs eksisterende E18, har sju tunneler som til sammen er på 14,5 km, og 10 bruer, samt nytt signalanlegg på Porsgrunn stasjon. Når prosjektet er ferdig vil reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn bli redusert fra 34 minutter til 12–16 minutter, avhengig av den framtidige ruteplanen for Vestfoldbanen. Den nye banen er dimensjonert for 250 km/t og inngår som del av den framtidige InterCity-strekningen mellom Drammen og Porsgrunn/Skien, som vil gi redusert reisetid og økt kapasitet. Den nye banestrekningen erstatter den gamle, nedslitte, rasutsatte og kurverike banen mellom Farriseidet og Porsgrunn.

Arbeidene på strekningen i dagen, med broer og tunneler er fordelt på fire entrepriser. Anleggsarbeidene på den første entreprisen startet i august 2012, og strekningen planlegges tatt i bruk i 2018. I 2015 ble arbeidet med tunneldriving ferdigstilt, og det ble inngått kontrakter for de jernbanetekniske entreprisene. I 2016 planlegges full anleggsdrift på disse i tillegg til avsluttende grunnarbeider på trasé, bruer og i tunneler.

I tillegg til risiko med nytt signal- og sikringsanlegg, er det noe risiko knyttet til framdriften på

kompletterende tunnelarbeider og Vassbotn bro, som er tidskritisk med hensyn til de påfølgende arbeidene med jernbaneteknikk.

Dovrebanen – Langset – Kleverud (Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen)

Det foreslås 172 mill. kr til prosjektet i 2016.

Prosjektet ble første gang omtalt i Prop. 1 S (2009–2010), der samtidig utbygging av veg og bane på strekningen ble forutsatt. Utbyggingen er samordnet med Statens vegvesen i Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. I Prop. 13 S (2011–2012) ble det lagt fram kvalitetssikret kostnadsramme for fellesprosjektet. Kostnadsrammen for Langset – Kleverud er 5 328 mill. kr og styringsrammen 4 519 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er i henhold til styringsrammen.

Jernbanedelen av prosjektet omfatter 17 km nytt dobbeltspor og er første del av nytt dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Hamar, som inngår i InterCity-prosjektet. Dobbeltsporet vil i første omgang gi økt kryssingskapasitet og en mer driftsstabil trafikkavvikling generelt og i trafikkavviklingen mellom ulike togtyper ved økt hastighetsstandard spesielt. Jernbaneverket og Statens vegvesen har samarbeidet om både detaljprosjektering og utbygging, og gjennomføringen er koordinert gjennom den felles prosjektorganisasjonen.

Selve utbyggingsarbeidet startet sommeren 2012. I 2013 måtte det inngås ny kontrakt for deler av grunnarbeidet fordi entreprenøren gikk konkurs. Siste del av vegparsellen ble tatt i bruk i juni 2015. Etter at veg og jernbane er ferdig, skal det gjennomføres avbøtende tiltak i strandsonen langs Mjøsa, herunder 18 km gang-/sykkelveg på nedlagt jernbane («Mjøstråkk»). Dette arbeidet er planlagt fullført i løpet av 2016/2017.

Det er betydelig risiko for framdrift når det gjelder levering av nytt signalanlegg. For øvrige deler av prosjektet er framdriften i henhold til planen.

Trønder- og Meråkerbanen – Hell – Værnes

Det foreslås 170 mill. kr til prosjektet i 2016.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) med kostnadsramme på 747 mill. kr og en styringsramme på 665 mill. kr. Prognose for sluttkostnad er i samsvar med styringsrammen. Det planlegges tatt i bruk høsten 2017, og alle arbeider skal være ferdig innen høsten 2018.

Hell – Værnes omfatter nytt sporarrangement på Hell stasjon med dobbeltspor fram til Værnes holdeplass og ny bru over Stjørdalselva. Det vil gi

økt kapasitet og bidra til redusert kjøretid på strekningen Trondheim – Steinkjer.

Prosjektet startet opp med forberedende arbeider sommeren 2014. I 2016 videreføres arbeidene med ny jernbanebru over Stjørdalselva samt underbygnings- og sporarbeider for nye spor på strekningen Hell – Værnes. Høsten 2015 er det planlagt bestilt nytt signal- og sikringsanlegg av type Thales.

Vossebanen – Bergen – Arna

Det foreslås 363 mill. kr til å videreføre anleggsarbeidene på Ulriken tunnel og planleggingen av Bergen stasjon – Fløen i 2016.

Det er lagt opp til at disse to delprosjektene organiseres og gjennomføres i sammenheng, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Bakgrunnen er bl.a. at økt kapasitet for person- og godstog først oppnås når begge delprosjektene er gjennomført. Det planlegges å gjennomføre de jernbanetekniske arbeidene på prosjektene samtidig. Ulriken tunnel planlegges å være klar til bruk i 2020 og strekningen Bergen stasjon – Fløen i 2021. Det vises også til planleggingen av ny omformerstasjon på Arna som er omtalt under planlegging og grunnerv. v.

Prosjektet Bergen – Arna fjerner en flaskehals i togtrafikken på Bergensbanen/Vossebanen, og gir betydelig økt kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling inn og ut av Bergen. Den nye infrastrukturen vil gi et langt mer stabilt og driftssikkert jernbaneanlegg enn dagens anlegg, som er gammelt og nedslitt.

Ulriken tunnel

Det foreslås 317 mill. kr i 2016 til planlagte anleggsarbeider.

Prosjektet ble første gang omtalt med oppstartsbevilgning i Prop. 1 S (2013–2014). Kvalitetssikret kostnadsramme er 3 328 mill. kr og styringsrammen er 3 164 mill. kr. Kvalitetssikringen resulterte i et lavt usikkerhetsspenn for kostnadene i prosjektet, da det ble lagt vekt på at geologien i fjellet er godt dokumentert med den eksisterende tunnelen.

Prosjektet omfatter driving av et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken med nærføring til eksisterende tunnel, ombygging av spor og stasjon på Arna, nye broer ved Fløen, samt oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Ulriken tunnel, inkludert Arna stasjon, har en total lengde på 10,6 km, hvorav 8 km går i den nye tunnelen.

Kontrakt for Ulriken tunnel ble inngått i mai 2014. Tunnelarbeidene startet med konvensjonell tunneldriving (de første 800 meter) høsten 2014, mens resten foregår med tunnelboremaskin. Dette arbeidet er planlagt startet opp høsten 2015, og med full drift i 2016. Nye Ulriken tunnel planlegges tatt i bruk i 2020. Deretter gjennomføres oppgradering av eksisterende tunnel.

Det er risiko knyttet til framdriften på tunnelarbeidene og oppgraderingen av Arna stasjon, som må bygges ut i faser med nærføring til en sterkt trafikkert banestrekning. Utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget for tunnelboring forsinket oppstarten med 9–12 måneder, og i tillegg ble resultatet av konkurransen at tunnelarbeidene vil ta lengre tid enn tidligere antatt.

Jernbaneverket har gjennomført en ny usikkerhetsanalyse, gjennomgått kostnadene og omfanget i prosjektet. Basert på oppdaterte erfaringstall fra andre jernbaneprosjekter mener etaten at plangrunnlaget som ble kvalitetssikret har undervurdert omfanget og risikoen i prosjektet. Jernbaneverket mener at særlig basiskostnadene og risiko knyttet til prosjektering, ny tunnel, ombygging av Arna stasjon og jernbaneteknikk, var undervurdert. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med saken når ny ekstern kvalitetssikring basert på et oppdatert plangrunnlag er gjennomført. I mellomtiden videreføres prosjektet innenfor gjeldende kostnadsramme.

Bergen stasjon – Fløen

Det foreslås 46 mill. kr i 2016 til videre prosjektering og mulig oppstart av forberedende anleggsarbeider.

Delprosjektet har vært på planleggingsstadiet i mange år. Dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen ble første gang omtalt i St. prp. nr. 1 (2004–2005). Prosjektet ble midlertidig stanset i 2009/2010 på grunn av Jernbaneverkets manglende kapasitet innenfor signalfaget, jf. Prop. 125 S (2009–2010). I Prop. 1 S (2014–2015) ble det redegjort for mulig kostnadsøkning og risiko. Basert på tidligere kostnadsoverslag og det prosjektmfang som var definert i 2009, hadde prosjektet i 2010 en foreløpig kostnadsramme på 575 mill. kr og en foreløpig styringsramme på 521 mill. kr.

Fram til prosjektet ble stoppet, ble det gjennomført enkelte forberedende tiltak (deler av nytt spor på godsterminalen, nytt teknisk hus for signal og strømforsyning, og delvis prosjektering av byggeplan). Planleggingen av prosjektet ble tatt

opp igjen i 2014 i sammenheng med Ulriken tunnel.

Prosjektet omfatter bygging av 1,3 km dobbeltspor fra Bergen stasjon til Fløen ved tunnelpåhugget til Ulriken tunnel, oppgradering av dagens spor og tilknytninger mot driftsbanegård, sporavgreninger til godsterminal og Kronstad, samt nytt signal- og sikringsanlegg. Jernbaneverket har nå avdekt behov for ny prosjektering på flere områder, inkludert forutsetning og løsning for nytt signalanlegg. Nye grunnundersøkelser og kartlegging av eksisterende infrastruktur viser at eksisterende infrastruktur er i en dårligere forfatning enn forutsatt i det opprinnelige planunderlag. Det er behov for omfattende fornying av denne. Gjennomgangen har vesentlige konsekvenser for de tekniske løsningene og totalkostnadene for strekningen og sporanlegget på Bergen stasjonsområde. Jernbaneverket arbeider med å fastlegge omfanget i prosjektet for å sikre at valgte løsninger og gjennomføringsmodell kan gi de målsatte effektene for persontog og godstrafikk. Jernbaneverket planlegger å ferdigstille prosjektmfang og kostnadsestimater innen årsskiftet 2015/2016. Etatens kostnadsanslag tilsier nå at det må gjennomføres en ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte når ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført.

Planlegging og grunnerverv

Det foreslås 1 144 mill. kr til planlegging og grunnerverv i 2016.

I 2016 prioriteres videre planlegging av InterCity-utbyggingen, inkludert Ringeriksbanen, planlegging av elektrifisering av Trønderbanen og utvikling av Alnabru godsterminal, herunder godsutredning. Det skal også planlegges for mindre infrastrukturiltak for å kunne ta imot flere nye tog i Østlandsområdet og på Vossebanen.

InterCity-planlegging

Det settes av totalt 835 mill. kr til InterCity-planlegging i 2016, herunder 120 mill. kr til videre planlegging av Ringeriksbanen.

InterCity-planlegging og strategien for utviklingen av togtilbudet på InterCity-strekningene er sist omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) og Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. InterCity-prosjektet omfatter strekningene mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer hvor dobbeltspor ikke er bygd eller er under bygging. Planleggingen omfatter om lag 230 km jernbane,

med stasjoner i 21 byer og tettsteder. Etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014–2023 er Ringeriksbanen en del av InterCity-utbyggingen. For samtlige strekninger planlegges dobbeltspor, hovedsakelig dimensjonert for 250 km/t der dette ikke medfører store merkostnader.

Utbyggingsstrategien for InterCity-strekningene er en nærmere konkretisering og detaljering av fem overordnede prinsipper knyttet til effektiv planlegging og utbygging, koordinering, framdriftsmål, helhetlig tilnærming og total kostnader, som etaten skal ta hensyn til i den videre planleggingen og utbyggingen. Prinsippene er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) Del II Programkategori 21.5 Jernbaneformål, «Andre saker».

Planomfanget i 2016 følger av Nasjonal transportplan 2014–2023 og er konkretisert i utbyggingsstrategien for InterCity-strekningene. Nasjonal transportplan gir føringer for hvordan infrastrukturen skal utvikles. Arbeidene i 2016 omfatter alle plannivåer fra kommunedelplan og teknisk hovedplan til reguleringsplan og detaljplan.

Det legges opp til arbeider med *regulerings- og detaljplanlegging* på følgende strekninger i 2016:

- *Dovrebanen – Venjar – Eidsvoll – Langset*: Prosjektet omfatter utvidelse fra ett til to spor på Gardermobanen mellom Venjar og Eidsvoll, tilpasninger på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Langset, totalt 13 km. Parsellen knyttes til dobbeltsporet mellom Langset og Kleverud.
- *Dovrebanen – Kleverud – Sørli*: Prosjektet omfatter 16 km nytt dobbeltspor mellom Kleverud og Sørli. Parsellen er en videreføring av dobbeltsporet fra Langset til Kleverud. Strekningen omfatter bl.a. ny Tangen stasjon vest for eksisterende stasjon.
- *Østfoldbanen – Sandbukta – Moss – Såstad*: Prosjektet omfatter 10 km nytt dobbeltspor, ny stasjon i Moss, samt anlegg for vending og tilrettelegging for, og tilkobling til, nytt havnespor. Hoveddelen av strekningen skal gå i tunnel. Nye Moss stasjon skal ligge i dagen sør for dagens stasjon. Stasjonen dimensjoneres for ni tog i timen (lokaltog, IC-tog og godstog). Sammen med Follobanen blir reisetiden fra Moss til Oslo om lag 30 minutter.

Regulerings- og detaljplanarbeid for ovennevnte prosjekter startet i 2015. Det er lagt til grunn planvedtak for reguleringsplanene i første halvår 2016. Det planlegges for å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS2) i 2016/2017.

Det legges opp til *videre planarbeid*, inkludert den delen av planleggingen som skal ivareta felles

tekniske og gjennomgående funksjonelle løsninger og knutepunktene, på følgende strekninger i 2016:

- *Østfoldbanen – strekninger sør for Haug*: Det er dobbeltspor på strekningen Såstad – Rygge – Haug. Planarbeidet for Østfoldbanen sør for Haug (nord for Råde stasjon) baseres på en forstudie for hele strekningen Haug – Riksgrensen, som utarbeides i 2015. For Haug – Seut ventes det at arbeidet med reguleringsplaner og tekniske detaljplaner vil pågå i 2016, forutsatt at tidligere valgt trasé opprettholdes etter forstudien. Planarbeidet på strekningen omfatter ny stasjon ved Råde, som må flyttes som følge av linjeutretting.

Det legges opp til arbeid med *kommunedelplan og hovedplan* på følgende strekninger i 2016:

- *Østfoldbanen – Seut – Fredrikstad – Sarpsborg*: Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) og teknisk hovedplan for strekningen fra Seut, via ny Fredrikstad stasjon ved Grønli, til Sarpsborg. For kortere deler av denne strekningen vurderes muligheten for å utarbeide felles kommunedelplan for veg og bane.
- *Dovrebanen – Sørli – (Hamar) – Brumunddal*: Arbeid med kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) og teknisk hovedplan for strekningen fra Sørli via Stange og Hamar stasjoner til Brumunddal. I henhold til planprogrammet og vedtak i Hamar, Stange og Ringsaker kommuner vurderes tre ulike trasekorridorer gjennom Hamar med tilhørende lokalisering av stasjonen: 1) Hamar vest med dagens stasjon; 2) Hamar midt med (ny) stasjon nær Rådhuset; 3) Hamar øst med (ny) stasjon ved Vikingskipet. Hamar kommune vedtok også at kommunedelplanen skulle ha med et alternativ med sporområdet under bakken ved dagens stasjon. Det siste vil bli belyst gjennom en kvalitetssikring av tidligere utredningsarbeid. Jernbaneverket vurderer alternative lokaliseringer for dagens driftsbasis og verkstedanlegg på Hamar.
- *Vestfoldbanen – Drammen – Kobbervikdalen*: Strekningen omfatter 8 km nytt dobbeltspor, hovedsakelig i tunnel. Arbeid med kommunedelplan med KU og teknisk hovedplan for dobbeltspor fra Drammen stasjon til eksisterende dobbeltspor i Kobbervikdalen pågår. Utføringen fra Drammen må ses i sammenheng med de andre banene over stasjonen og er teknisk komplisert. Den tekniske planleggingen omfatter Drammen stasjon, strekningen Drammen – Gulslogen og Gulslogen stasjon. Uansett hvil-

ken av de fire avgreningskorridorene i planprogrammet som blir valgt, vil traseen et stykke ut fra stasjonen gå gjennom byområdet på Strømsø/Gulskogen, og videre i en lengre tunnel til Kobbervikdalen.

- *Vestfoldbanen – Nykirke – Barkåker*: Streknin-gen omfatter 15 km nytt dobbeltspor, avhengig av trasèalternativ. Arbeid med kommunedelplan med KU og teknisk hovedplan for dobbeltspor skal avsluttes i løpet av 2016. I henhold til planprogrammet omfattes tre korridorer, med stasjoner på henholdsvis Bakkenteigen, ved Skoppum øst og Skoppum vest.
- *Vestfoldbanen – Tønsberg – Larvik*: Strekningen omfatter 38 km nytt dobbeltspor. For deler av strekningen videreføres arbeidet med kommunedelplaner og trasè.

Ringeriksbanen

Det settes av 120 mill. kr til videre planlegging av Ringeriksbanen i 2016.

Regjeringen har i 2015 gitt Jernbaneverket og Statens vegvesen i oppdrag å starte reguleringsplanarbeidet for Ringeriksbanen og ny E16 som et felles prosjekt. Videre planlegging gjennomføres med sikte på mulig felles anleggsstart i 2019 og mulig ferdigstilling av både veg og bane i 2024. Det er lagt opp til å bruke statlig plan. Den nye banen skal gå i tunnel fra Sandvika til Sundvollen, med felles trasè for veg og bane over Kroksund og videre mot Hønefoss. Ringeriksbanen er foreløpig anslått å koste om lag 21 mrd. kr.

Annen planlegging

Det settes av 309 mill. kr til annen planlegging i 2016, som bl.a. omfatter Alnabru godsterminal, elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen, samt nye tiltak innenfor programområdene. Det pågår planlegging av en rekke tiltak innenfor programområdene, særlig planlegging av tiltak for å legge til rette for å ta imot nye tog, økt kapasitet, forsterket strømforsyning samt tiltak på stasjoner og knutepunkter.

Alnabru godsterminal – godsutvikling

Prosjektet ble først omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015. Alnabru er navet for godstransport på jernbane i Norge. Driftsstabilitet og kapasitet på Alnabru er avgjørende for godstransporten i Norge og til/fra utlandet. Terminalstruktur i Østlandsområdet og langs Oslofjorden skal utredes i et eget KVVU-prosjekt, der behovet for utvik-

lingen av Alnabru og terminalens rolle og størrelse inngår. Utviklingen av Alnabru godsterminal planlegges i to faser, jf. omtale i Prop. 1 S (2014–2015).

Fase 1 omfatter tiltak på kort sikt for å bedre driftsstabiliteten på terminalen. Utredning av fase 1 er i gang, og videre detaljering og prosjektering av utvalgte tiltak fullføres i 2015 og 2016, med sikte på gjennomføring i perioden 2016–2018. De kortsiktige tiltakene er prioritert innenfor en total ramme på 200 mill. kr.

Fase 2 omfatter utvikling av framtidig konsept for utviklingen av terminalen. Utredningen startet i 2014 og ventes fullført i 2015, med påfølgende videreføring av planleggingen. Dersom driftsstabiliteten på Alnabru skal forbedres, er det behov for å intensivere arbeidet med fornying og utskifting av deler av anlegget. En vil da kunne starte gjennomføring av fase 1 og planlegge fase 2 videre.

Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasè med banestrømforsyning basert på autotransformatorer. Anlegget dimensjoneres for å imøtekomme ventet trafikkbelastning fram mot 2040. Med autotransformatorsystem kan omformerstasjoner bygges med en avstand på maksimalt 120 km. For Trønder- og Meråkerbanen medfører dette at det blir behov for to nye omformerstasjoner. Disse vil bli bygd ved Steinkjer og Stjørdal/Eidum.

Prosjektet vil legge grunnlag for mer effektiv framføring av person- og godstog på banestrekningene. I tillegg vil det gi lengre og sammenhengende elektrifiserte banestrekninger for persontogtrafikk til/fra Østlandet og utlandet, samt mer effektiv og fleksibel togproduksjon hos trafikkoperatørene. Elektrisk togframføring medfører også mindre støy og mindre utslipp av partikler og klimagasser enn dieseldrevne tog.

I 2016 ferdigstilles grunnverv og detaljplan. Det planlegges for mulig byggestart i 2017 og ferdigstilling i 2023. Prosjektet skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring (KS2), og Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte når denne er gjennomført.

Planlegging av kapasitetsøkende tiltak

Jernbaneverket planlegger å bygge nye omformerstasjoner i Oslo, Arna og Narvik. Nye omformerstasjoner forsterker strømforsyningen til togframføring i de aktuelle områdene, og gir grunnlag for

økt togtrafikk med mer energikrevende tog (nye persontog og tyngre godstog).

Oslo omformerstasjon planlegges bygd ved Åsland og erstatter eksisterende omformerstasjoner på Alnabru og Holmlia. Planlagt byggestart er i 2018, med slutføring i 2021. Foreløpig anslått projektkostnad er 440–450 mill. kr.

Narvik omformerstasjon planlegges bygd ved Narvik eller Sildvik og erstatter eksisterende omformerstasjon på Rombak. Planlagt byggestart er i 2018, med slutføring i 2020. Foreløpig anslått projektkostnad er på 270 mill. kr.

Arna omformerstasjon planlegges bygd over Ulriken-tunnelen og erstatter eksisterende Bergen omformerstasjon. Planlagt byggestart er i 2017, med slutføring i 2020. Foreløpig anslått projektkostnad er 250–260 mill. kr.

Jernbaneverket planlegger å bygge *nytt kontaktledningsanlegg på Sørlandsbanen på strekningen Sira – Krossen*. Det nye kontaktledningsanlegget gir høyere overføringskapasitet, og legger til rette for økt togtrafikk og mer energikrevende tog. Det reduserer også behovet for antall omformere i området og eksisterende omformerstasjoner på Sira, senere også Krossen, kan legges ned. Planleggingen starter i 2016, med sikte på byggestart i 2018 og slutføring i 2021. Foreløpig anslått projektkostnad er 230–240 mill. kr.

Planlegging av Stasjoner og knutepunkter

Jernbaneverket planlegger flere stasjonstiltak på *Kongsvingerbanen* for å legge til rette for flere tog og lengre togsett. Tiltakene legger også til rette for mer stabil trafikkavvikling. Tiltakene omfatter flere og lengre plattformer samt nye kulverter, og skal gi bedre tilgjengelighet. I første omgang gjennomføres det planlegging av stasjonene på Sørumsand, Skarnes og Rånåsfoss/Auli. På *Sørumsand stasjon* starter arbeidet med byggeplan i 2016, med sikte på byggestart i 2018. Anslått projektkostnad er 170–180 mill. kr. På *Skarnes stasjon* gjennomføres arbeidet med detaljplan i 2016, med sikte på byggestart i løpet av perioden 2018–2023. På *Rånåsfoss/Auli* pågår det en konsekvensutredning (KU) for å fastlegge framtidig plassering av stasjon. Det planlegges å gjennomføre arbeidet med reguleringsplan i 2016, med sikte på gjennomføring i perioden 2018–2023.

På *Myrdal stasjon* planlegger Jernbaneverket å bygge ny plattform og overgang fra Rallarveien. Tiltakene skal bedre sikkerheten på stasjonen og legger til rette for økt kapasitet. Myrdal er den tredje største stasjonen på Bergensbanen, etter Bergen og Arna, og er et knutepunkt mellom Ber-

gensbanen og Flåmsbana. Det er gjennomført hovedplan, og i 2016 legges det opp til ferdigstilling av detaljplan. Prosjektet er planlagt bygd over to år i løpet av perioden 2018–2023. Anslått projektkostnad er 180–190 mill. kr.

På *Leangen stasjon* planlegges bygging av ny mellomplattform med adkomst fra ny vegbro over Trønderbanen. Det skal bygges to spor til plattform og et tredje kryssingsspor. Det foreligger en vedtatt områdereguleringsplan, med krav til at det skal utarbeides en detaljregulering for jernbanetiltakene. Det planlegges arbeid med detalj- og reguleringsplan i 2016, med sikte på byggestart i 2018.

Programområder

Til sammen foreslås det 1 750 mill. kr til programområdene i 2016. Satsingen på programområdene er stor, og er viktig for rask gjennomføring av mindre investeringer som bidrar til at flere kan velge å reise kollektivt med jernbanen. Budsjettforslaget gir en oppfylingsgrad på 92 pst. av planrammen for perioden 2014–17 etter tre av fire år.

Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell

Det foreslås 143 mill. kr til å gjøre ferdig prosjektene under programområdet i 2016.

Tiltakene for å implementere ruteplanen var i hovedtrekk ferdige til å tas i bruk til ruteomleggingen i desember 2014. I 2015 er flere av disse slutført. Høvik stasjon med nytt signal- og sikringsanlegg blir ferdigstilt i desember 2015. For å avvikle trafikken og ivareta behovet for økt kapasitet for hensetting og vending av tog, er det gjennomført midlertidige tiltak.

Noen tiltak som ikke var avgjørende for å ta i bruk ny grunnrute og ruteplan fra desember 2014, videreføres for å kunne innfase de nye togene. I 2016 omfatter det bl.a. slutføring av godstiltak på Holmen ved Drammen, ombygging av Steinberg stasjon og videreføring av hensetting i Lodalen.

Høvik – vende- og hensettingsspor

Det foreslås 27 mill. kr til å avslutte prosjektet i 2016, samt sluttoppgjør for signalanlegget.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) og har en kostnadsramme på 691 mill. kr og en styringsramme på 674 mill. kr. Rammene ble revidert i Prop. 1 S (2013–2014). Prognosen for sluttkostnad er 730 mill. kr.

Kostnadsøkningen skyldes utsatt ferdigstilling og lengre gjennomføringstid enn planlagt, med økte byggherrekostnader, samt usikkerhet i sluttoppgjør med entreprenør for grunnarbeidene (underbygning). I tillegg har forsinket levering av nytt signal- og sikringsanlegg til Høvik stasjon medført merkostnader.

Prosjektet gjennomføres for å betjene tog som har endepunkt på Lysaker/Stabekk stasjoner, og for å sikre disse nødvendig vende- og hensettingskapasitet, samt økt kapasitet og tilgjengelighet på stasjonen.

Drammen – Hokksund – Steinberg stasjon, plattformer og tiltak på strekningen

Det foreslås avsatt 58 mill. kr i 2016.

Prosjektet ble først omtalt i forbindelse med stasjonsstrukturprosjektet i Prop. 1 S (2012–2013). Steinberg stasjon ble stengt ved innføring av ny grunnrute i 2012. Det ble tidligere lagt til grunn at stasjonen skulle gjenåpnes i forbindelse med ny ruteplan i desember 2014. Planene og konsekvensene av å gjenåpne stasjonen er omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. I august 2014 ble det gjeninnført stopp for rushtidstogene på Steinberg. Det ble i den sammenheng gjennomført noen mindre sikringstiltak. I september 2015 startet en prøveordning med stopp av alle lokaltog på stasjonen fram til utgangen av 2016. Jernbaneverket skal vurdere om stopp på Steinberg fører til redusert punktlighet, og ordningen skal evalueres innen utløpet av prøveperioden.

For at alle lokaltog skal kunne stoppe på Steinberg ble det sommeren 2015 gjennomført sikringstiltak på stasjonen i form av en enkel gangbro og plattformtiltak, som også medfører endring av signal- og kontaktledningsanlegg. I tillegg må reisetiden mellom Drammen og Hokksund reduseres for å ta igjen tidstapet i ruteplanen som stopp på Steinberg medfører. Det har derfor blitt gjennomført spor- og sikringstiltak på Hokksund stasjon for å få mer effektiv togkryssing på Hokksund, samt at planovergangen i Rødgata ved Gulskogen stasjon i Drammen er stengt. Planovergangen blir erstattet med planfri kryssing i 2016.

Tiltakene på Steinberg stasjon er midlertidige, mens tiltakene på Rødgata og Hokksund er permanente. Sluttprognose for prøveordningen inkludert tiltakene på Hokksund og i Rødgata, er 211 mill. kr.

Holmen – godskapasitet

Det foreslås 58 mill. kr til kompletterende arbeider på prosjektet i 2016.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Ved innføringen av ny grunnrute i desember 2014 økte persontrafikken over Drammen stasjon. Dette reduserte tilgjengelig kapasitet for godstrafikken til Holmen og Brakerøya, og det gjennomføres derfor tiltak slik at godstogene til/fra Holmen bruker kortere tid ut og inn fra hovedspor. Prosjektet omfatter ny sporvifte med økt kapasitet og planskilt kryssing av veg. Vegløsningen gjennomføres i samarbeid med Drammen kommune og Drammen havn. Konseptavklaring og ferdigstilling av detaljplan med tilhørende usikkerhetsanalyser ble gjennomført i 2014. Prognosen for sluttkostnad er 268 mill. kr. Bygging startet i juni 2015. Prosjektet skal etter planen være klart til bruk i desember 2015. I 2016 gjennomføres kompletterende arbeider.

Kapasitetsøkende tiltak

Det foreslås 1 032 mill. kr til programområdet i 2016.

Programområdet omfatter små og mellomstore prosjekter som skal øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette inkluderer forlenging av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tiltak for økt kapasitet i signalanlegg, forsterking og oppgradering av banestrømforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne/aksellast, samt tekniske tiltak i telesystemer (GSM-R) og i IKT-systemer for kjørevegen. Det siste omfatter bl.a. trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, planlegging av sportilgang og videoovervåkning mv.

Knapp kapasitet innenfor signalfag og anskaffelse av sikringsanlegg har vært en risiko i gjennomføringen for flere av de kapasitetsøkende tiltakene (særlig kryssingsspor) de siste årene. Jernbaneverkets rammeavtale for nye sikringsanlegg og økt erfaring med moderne sikringsanlegg vil gi økt tilgang til ressurser og redusere risikoen.

I 2016 prioriteres bl.a. kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen, tiltak for å utbedre GSM-R-nettet, strømforsyningsanlegg, samt utbedring og operasjonalisering av kunde- og trafikkinformasjonssystemer. Videre prioriteres planlegging og oppstart av nye prioriterte hensettingsspor og kapasitetsøkende tiltak på Kløfta stasjon og i Oslo-området. Nedenfor redegjøres det nærmere for de

større prosjektene innenfor programområdet hvor det gjennomføres tiltak i 2016.

Tømmerterminaler

Det foreslås 5 mill. kr til å ferdigstille tømmerterminalene på Norsenga og Koppang i 2016.

Tømmerterminalen på *Norsenga* ble tatt i bruk i 2012. Prosjektet ferdigstilles i 2016, og anslått sluttkostnad er 35 mill. kr.

Tiltak på tømmerterminalen på *Koppang* skal øke kapasiteten, effektiviteten og sikkerheten ved omlasting av tømmer fra bil til bane. Anleggsarbeidet startet i oktober 2014, og prosjektet ferdigstilles i 2016. Anslått sluttkostnad er 72 mill. kr.

Beredskapstiltak for gods

Det foreslås 45 mill. kr til dette formålet i 2016. Det er behov for å utvikle beredskapsterminaler som omlastningssteder for vekselflak og containere, samt andre beredskapstiltak ved lange brudd på deler av jernbanenettet forårsaket av uønskede hendelser og ved planlagt vedlikehold. Det er identifisert fem stasjonsområder som kan utvikles til beredskapsterminaler: Støren, Kvam, Palmafossen, Steinkjer og Nesbyen. Planlegging og analyse av disse er i gang. Tiltakene planlegges å være ferdig i 2016 og 2017.

Ofofbanen – kapasitetsøkende tiltak

Det foreslås 282 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen i 2016.

Ofofbanen har stor trafikk med lange godstog over 500 meter. På grunn av økt malmtransport er det behov for å øke kapasiteten på strekningen og legge til rette for kryssing av tog på inntil 750 meter. Dette gjøres gjennom å bygge nye lange kryssingsspor og forsterkning av strømforsyningen. I 2016 prioriteres slutføring/ferdigstilling av Rombak kryssingsspor, videre planlegging og oppstart av nytt kryssingsspor på Djupvik, forsterket/oppgradert strømforsyning, samt mulig byggestart på Narvik stasjon.

Rombak kryssingsspor

Det foreslås 28 mill. kr til slutføring/ferdigstilling av prosjektet i 2016.

Prosjektet er først omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Det omfatter en tre-spors stasjon med sikkerhetssoner for samtidig innkjøring for 750 meter lange tog. Dette gir en kryssingsspor-

lengde på 1 120 meter, tilpasset banens sporgeometri. Prognosen for sluttkostnad er 397 mill. kr.

Djupvik kryssingsspor

Det foreslås 195 mill. kr til prosjektet i 2016.

Prosjektet er først omtalt i Prop. 1 S (2014–2015). I 2015 utarbeides det detalj- og reguleringsplaner. Det planlegges byggestart i 2016, med ferdigstilling av kryssingssporet i 2017. For å kunne krysse 750 meter lange tog skal det bygges en enkeltsporet tunnel på innsiden av dagens trasé. Anslått totalkostnad for prosjektet er 370–380 mill. kr.

Forsterket strømforsyning

Det foreslås 33 mill. kr til prosjektet i 2016.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Prognose for sluttkostnad er 160 mill. kr. Statnett finansierer 7,5 mill. kr med anleggsbidrag.

Økt godstrafikk på Ofofbanen har medført behov for å forsterke banestrømforsyningen på strekningen. Prosjektet omfatter utskifting av kraftledningen mellom Narvik og Bjørnfjell, og bygging av anlegg for 50Hz-forsyning til drift av lavspenning for strekningen Rombak – Bjørnfjell.

Narvik stasjon

Det foreslås 26 mill. kr til prosjektet i 2016.

For å kunne øke kapasiteten på Ofofbanen må bl.a. sporkapasiteten på Narvik stasjon økes slik at sporene blir lange nok for 750 meter lange tog. I tillegg er det behov for å skille malmtrafikken til Luossavaarra – Kiirunavaara AB (LKAB)/Malmtrafikk AS (MTAS) og godstrafikken til Narvikterminalen. Jernbaneverket ser på muligheten for å inngå en avtale om anleggsbidrag fra LKAB for dette tiltaket. Mulig byggestart er i 2016 og med slutføring i 2021. Det er utarbeidet revidert hovedplan for tiltakene, som indikerer en sluttkostnad på om lag 600 mill. kr. Samferdselsdepartementet kommer i så fall tilbake med forslag til kostnadsramme når dette er avklart.

Diverse kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området

Det foreslås 113 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak for å gi en mer robust infrastruktur og trafikkavvikling i Oslo-området.

Økt trafikk i ny grunnrutemodell gjør at *Brynsbakken* inn mot Oslo S blir en kapasitetsbegrens-

ning. For å øke kapasiteten bygges det en overkjøringsløyfe mellom inngående og utgående spor på Hovedbanen, og det gjøres tiltak for optimal plassering av lyssignaler. Tiltakene planlegges gjennomført i 2016.

Sporarrangementet på *Asker* stasjon er ikke optimalt for den økte trafikken som følger av ny grunnrutemodell, og Jernbaneverket har satt i gang et prosjekt for å fjerne flaskehalsen på Asker stasjon. Dette gjelder særlig innføring av Drammenbanen fra øst og Spikkestadbanen. Hovedplan for tiltaksplanen utarbeides i 2015. Det er lagt opp til byggestart i 2016 med slutføring i 2017. Det skal bygges flere nye sporforbindelser på Asker stasjon for å optimalisere kjøremønster og vedlikehold. I tillegg skal signal- og sikringsanlegget bygges om, og Jernbaneverket vurderer løsninger for å redusere avstanden mellom påfølgende tog på strekningen mellom Brakerøya og Asker.

I 2016 er det lagt opp til å starte opp tiltak på *Oslo S* for å øke kapasiteten. Tiltakene legger også til rette for innføring av Follobanen. Hovedplaner for tiltakene ble gjennomført i 2013 og 2014. Felles detaljplan med byggeplan er planlagt gjennomført i 2015. Planlagt byggestart er i 2016 med ferdigstilling av alle tiltakene i 2017.

Ombygging av Sem stasjon

Det foreslås avsatt 21 mill. kr til prosjektet i 2016, som omfatter bytte av sporveksler i tillegg til en del sporarbeider og oppgradering av anlegg på stasjonen. Hensikten er å gjøre det mulig med systemkryssing etter åpning av Holm – Holmestrand – Nykirke, samt å kunne ta ut ruteplangevinster fram til neste store ruteendring i 2024. Omfanget og muligheten for gjennomføring av prosjektet til ruteplanendringen i desember 2016 vil bli avklart i 2015. Planlagt byggestart og slutføring er i 2016. Anslått prosjektkostnad er 25–30 mill. kr.

Nye hensettingsanlegg til nye tog (Hove og Skien)

Det foreslås totalt 318 mill. kr til å bygge nye anlegg for hensetting (parkering) av nye tog på Hove og i Skien, for å kunne ta imot flere nye togsett på Østlandet.

Hove hensetting

Det foreslås 154 mill. kr til prosjektet i 2016, som omfatter bygging av ny sporplan for hensettingsområdet og tilrettelegging for servicefunksjoner. Det vurderes nødvendige tiltak for overbygning av hele eller deler av hensettingsområdet. Tiltakene skal legge til rette for hensetting av flere togsett på Lillehammer. Fullført hovedplan fra 2010 oppdateres med nye krav til kapasitet og mulig overbygning. Detaljplanarbeidet starter i løpet av høsten 2015. I 2016 legges det opp til å utarbeide byggeplan, samt byggestart. Anlegget planlegges tatt i bruk i 2017. Anslått prosjektkostnad er 320 mill. kr.

Skien hensetting

Det foreslås 164 mill. kr til prosjektet i 2016, som ble først omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Prosjektet skal legge til rette for hensetting av flere togsett ved eksisterende hensettingsanlegg på Skien. Hovedplanen som ble utarbeidet i 2013 revideres, for å øke kapasiteten og bedre funksjonaliteten. Dette arbeidet fullføres i løpet av 2015. Detaljplan utarbeides i 2015/2016. I 2016 legges det videre opp til å utarbeide byggeplan, samt byggestart. Anlegget planlegges tatt i bruk i 2017. Anslått prosjektkostnad er 300 mill. kr.

Strømforsyning til tog – nye omformerstasjoner

Det foreslås 155 mill. kr til å bygge nye omformerstasjoner på Solum ved Larvik og Gjøvik/Raufoss. De gir økt strømforsyningskapasitet til tog og er nødvendige for å legge til rette for økt togtrafikk og nytt togmateriell.

Solum omformerstasjon

(mellom Larvik og Porsgrunn) forsterker strømforsyningen på den sørlige delen av Vestfoldbanen, og gir tilstrekkelig kapasitet til den planlagte togtrafikken på det nye dobbeltsporet Farriseidet – Porsgrunn. Omformeren er planlagt tatt i bruk i 2018. Anslått prosjektkostnad er 240–250 mill. kr.

Gjøvik omformerstasjon på Raufoss forsterker strømforsyningen til den nordlige delen av Gjøvikbanen, og gir kapasitet til økt togtrafikk på hele banen. Byggingen starter i første halvår 2016 med sikte på slutføring i 2017. Anslått prosjektkostnad er 65–70 mill. kr.

Oppgradering av GSM-R (togradio) og telenettet

Samlet foreslås det 93 mill. kr til oppgraderinger av Jernbaneverkets mobiltelefon – (GSM-R) og datanettverk i 2016. Dette omfatter flere delprosjekter for å oppgradere Jernbaneverkets telenett og IKT-systemene som brukes i forbindelse med framføring av tog. Tiltakene bidrar til å sikre at disse systemene er tilgjengelige, med tilstrekkelig kapasitet og funksjonalitet. Systemene og tilta-

kene er viktige for å bedre driftsstabiliteten i togtrafikken.

Redundant kjernenett (reservenett) for GSM-R

Det foreslås 10 mill. kr til å ferdigstille delprosjektet i 2016. For å kunne opprettholde de strenge kravene til funksjonalitet og tilgjengelighet i GSM-R-nettet bygges det et nytt kjernenett med egen driftssentral, som en reserveløsning til det eksisterende. Prosjektet har en prognose for sluttkostnad på 277 mill. kr. Prosjektet startet opp i 2010 og er planlagt ferdig i 2016.

Andre investeringer i jernbanens telenett

Det foreslås 32 mill. kr til videreføring av øvrige GSM-R-prosjekter i 2016. Dette inkluderer:

- *GSM-R, Radionett – Utvidet dekning og kapasitet:* Omfatter flere mindre tiltak for å forbedre dekningen og kapasiteten på GSM-R-nettet.
- *Kjørevegsrelaterte IKT-systemer:* Omfatter ulike IKT-systemer som brukes ved framføring av tog, som bl.a. kunde- og trafikkinformasjonsystemer. Anslått kostnad for alle tiltakene er om lag 100 mill. kr. Prosjektet ble startet i 2012 og gjennomføres fram til 2018–2020.
- *Interferenstiltak:* Omfatter tiltak for å begrense forstyrrelser i GSM-R-nettet fra kommersielle mobiltelefonnett og sikre funksjonalitet på utrustning om bord.
- *Tekniske rom for tele:* Omfatter nye løsninger for reservestromforsyning, samt fysisk oppgradering og sikring av tekniske rom for telenettet. Tiltakene skal gjøre Jernbaneverkets telenett mindre sårbart for ytre påvirkninger og driftsavbrudd. Anslått kostnad for alle tiltakene er 35 mill. kr. Prosjektet ble startet i 2015 og er planlagt sluttført i 2019.

I tillegg settes det av 51 mill. kr til økt kapasitet i Jernbaneverkets telenett (transmisjonsnett). Telenettet er en viktig forutsetning for GSM-R og moderne sikringsanlegg. Det stilles derfor høye krav til tilgjengelighet og robusthet. Kravene blir ytterligere skjerpet i forbindelse med innføring av ERTMS. Telenettet består av linjer som Jernbaneverket eier og leid kapasitet. Jernbaneverket vil øke andelen av egneide linjer og i tillegg leie kapasitet for å sikre reservekapasitet. Utbyggingen er kostnadskreven, men samarbeid med andre aktører bidrar til å redusere utbyggingskostnadene for Jernbaneverket. Prosjektet er planlagt ferdig i 2018 til en anslått kostnad på 375 mill. kr.

Stasjoner og knutepunkter

Det foreslås 180 mill. kr til programområdet i 2016.

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, tilgjengelighet/universell utforming, innfartsparkering og samarbeidsprosjekter med kommuner.

I 2016 prioriteres pågående prosjekter. Det største enkeltprosjektet er Jernbaneverkets andel i utbyggingen av ny terminal på Oslo lufthavn. Videre prioriteres bl.a. stasjonstiltak på Spikkestadbanen, ferdigstilling av Drammen stasjon, og kundeinformasjonstiltak.

Ny terminal Oslo Lufthavn – jernbanestasjon

Det foreslås 74 mill. kr til prosjektet i 2016. Prosjektet er først omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). I forbindelse med utvidelsen av Oslo Lufthavn på Gardermoen med en ny terminal (T2), bygges også jernbanestasjonen om. Den er planlagt tatt i bruk i 2016 og med avsluttende arbeider i 2017. Prosjektet har en sluttprognose på 185 mill. kr. I tillegg kommer 120 mill. kr som Jernbaneverket i henhold til avtale skal betale for arbeider som Oslo lufthavn AS får utført. Dette kommer til utbetaling når byggingen av T2 er ferdig i 2017.

Stasjonstiltak på Spikkestadbanen – Heggedal stasjon

Det foreslås 62 mill. kr til prosjektet i 2016, til byggeplanarbeid og byggestart.

Tiltakene på Heggedal stasjon omfatter forlengelse av kryssingssporet, slik at tog kan kjøre inn på stasjonen samtidig. I tillegg forlenges plattformen, det bygges nytt parkerings- og parkanlegg og to planoverganger legges ned. Tiltakene var opprinnelig planlagt gjennomført i forbindelse med arbeidene på Heggedal i 2012, men ble utsatt i påvente av at Statens vegvesen fullførte byggingen av ny vegbro i midten av 2015. Hovedplan for tiltakene foreligger og detaljplan fullføres i 2015. Prosjektet sluttføres i 2017. Anslått prosjektkostnad er 95 mill. kr.

Drammen stasjon

Det foreslås 9 mill. kr til å gjennomføre tilgjengelighetstiltak på Drammen stasjon. Hovedtiltakene er å bygge to heiser for bedre tilgjengelighet til midtplattformene. Alle tiltakene planlegges fullført i 2016. Anslått prosjektkostnad er 16 mill. kr.

Kundeinformasjon, fase 2

Det foreslås 35 mill. kr til prosjektet i 2016, som omfatter utbygging av kundeinformasjonsanlegg, høytalere og visuell dynamisk informasjon, samt teknisk utstyr som er nødvendig for operativ drift av anleggene på stasjonene. Prosjektplanen omfatter løsninger for universelt utformet kundeinformasjon. Det planlegges innført to mobilbaserte løsninger for trafikkinformasjon til personer med nedsatt funksjonsevne. Tiltakene bidrar til bedre kundetilfredshet og mer effektiv trafikkavvikling. På stasjoner med mye trafikk vises togsammensettingen på skjermene. Dette bidrar til mer effektiv av- og påstigning, mer effektive stasjonsopphold, mindre forsinkelser og dermed bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

Sikkerhet og miljø

Det foreslås 395 mill. kr til programområdet i 2016.

Programområdet omfatter tiltak for å opprettholde eller forbedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur. Dette omfatter tekniske tiltak og barrierer for å sikre mot konsekvensene av menneskelige feil, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljøtiltak. Alle jernbanestrekninger analyseres for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. Basert på en samlet vurdering av risikobildet prioriteres tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, forhindre avsporing og sammenstøt mellom tog, tiltak for rassikring mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.

Teknisk trafiksikkerhet

Det foreslås 90 mill. kr til teknisk trafiksikkerhet i 2016. Dette omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle egne sikkerhetskrav og myndighetskrav, bl.a. i togframføringsforskriften. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for flere tiltak knyttet til signalanleggene. Dette gjelder bl.a. bygging av fjernstyring på Brevikbanen. Arbeidet med å bygge ut automatisk togkontroll (ATC) videreføres. Tiltakene vil forebygge ulykker ved å forhindre utilsiktet passering av stoppsignaler og sammenstøt mellom tog. Jernbaneverket har prioritert installering av ATC på 33 stasjoner, og utreder omfang og prioriteringer for flere stasjoner. Arbeidet med ombygging til ATC med full overvåking av hastighet (F-ATC) på strekningene Oslo S – Strømmen – Lillestrøm og Eidsvoll

– Jessheim videreføres i 2016. F-ATC sørger for at togene ikke kjører fortere enn skiltet hastighet, og at de bremses tidsnok når de kjører inn til stasjon.

Sikring og sanering av planoverganger

Det foreslås 75 mill. kr til sikring og sanering av planoverganger i 2016.

Det er på usikrede planoverganger det skjer flest dødsfall i forbindelse med togframføring. Antall planoverganger er mer enn halvert de siste 50 årene, enten ved sanering av planoverganger eller ved å legge ned banestrekninger. De siste 10 årene er om lag 800 planoverganger fjernet. Ved utgangen av 2014 var det 3 566 planoverganger på jernbanenettet. Det planlegges utført rundt 175 tiltak (sikring eller sanering) i løpet av 2015.

I 2016 prioriterer Jernbaneverket tiltak på usikrede planoverganger som brukes daglig. Staten arbeider videre med flere forskjellige tiltak som bygging av planskilte kryssinger (kulverter og bruer), sikring/varsling, vegomlegging/utbedring av veg-geometri, holdningsskapende arbeid m.m. Planovergangstiltak innenfor InterCity-streknin-gene blir i hovedsak håndtert som en del av InterCity-utbyggingen. For å komme fram til gode løsninger for planoverganger der det er aktuelt å kjøre med lange og tunge tømmerbiler og modulvogntog er det nedsatt en ekspertgruppe med representanter fra Jernbaneverket og Statens vegvesen. For å dekke kostnadene med de mer kostbare løsningene arbeider Jernbaneverket for kostnadsdeling med eierne av vegene, dvs. Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner. Foruten Jernbaneverkets egne vurderinger av nytte, kostnader og planframdrift avhenger prioriteringen av nye tiltak i 2016 bl.a. av at Jernbaneverket blir enig med berørte aktører om kostnadsdeling for tiltakene.

Rassikring

Det foreslås 170 mill. kr til rassikring i 2016.

Klimaendringer har ført til mer flom og flere ras (jord, leire, stein og snø). Dette gir økt risiko for ulykker og for problemer med punktlighet og regularitet i togtrafikken. Tiltak på eksisterende jernbanenett for å møte klimaendringer omfatter sikring mot steinsprang, flom og løsmasseskred, drenering, stabilisering av linjen m.m. Klimautviklingen krever også mer overvåking og befaring, bedre varslingsrutiner og flere værstasjoner.

I 2016 prioriteres tiltak for rassikring på Bergens-, Dovre- og Nordlandsbanen. Det blir også

utført mindre tiltak på andre banestrekninger. Prioriteringene gjøres bl.a. ut fra strekningsanalyser, rasfarekartlegginger, lokalkunnskap og muligheter for å koordinere med annet arbeid på strekningene.

Tunnelsikkerhet

Det foreslås 40 mill. kr til tunnelsikkerhet i 2016. Tiltak prioriteres i hovedsak i henhold til Jernbaneverkets kartlegginger, risikovurderinger og forskriftskrav. De omfatter i hovedsak tiltak for selvevakuering (f.eks. nødlys og skilting), tiltak for assistert evakuering (f.eks. rømmingsutganger), brannhemmende tiltak og ulykkesforebyggende tiltak (sikring av kritiske konstruksjoner).

Miljøtiltak

Det foreslås 20 mill. kr til miljøtiltak i 2016. Viktige tiltak for å ivareta Jernbaneverkets miljøansvar er håndtering av forurensning og avfall, samt å fjerne kilder til forurensning. Andre viktige oppgaver er tiltak mot dyrepåkjørsler, arbeid med å redusere støyplager, energieffektivisering, samt å minske konflikter mellom jernbanen og naturmangfold, bl.a. ved å redusere bruken av sprøytemidler.

Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Det foreslås bevilget 4 113 mill. kr i 2016. Bevilgningen går til gjenstående grunnverv, hovedarbeider for innføring til Oslo S, samt arbeider med tunnelen, dagstrekningen mot Ski og Ski stasjon.

Prosjektet ble omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) og med oppstartsbevilgning i Prop. 1 S (2014–2015). Kostnadsrammen er 27 583 mill. kr, og styringsrammen er 25 566 mill. kr. Det legges opp til at banen kan tas i bruk fra desember 2021.

Prosjektet omfatter bygging av 22 km nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon. Det omfatter innføring til Oslo S, en 19,5 km lang tunnel med to løp og en strekning i dagen på 1,5 km mellom tunnelen og Ski stasjon. To separate løp i tunnelen gir bedre sikkerhet, høy driftsstabilitet og bedre tilgjengelighet for effektivt vedlikehold. Østfoldbanens trasé mellom tunnelen og Ski stasjon legges om for å redusere det totale arealbeslaget gjennom kulturlandskapet nord for stasjonen. Av hensyn til godstrafikken, både i bygge- og driftsfasen, planlegges en forbindelse mellom Østfoldbanen og Follobanen nord for Ski stasjon. I tillegg inngår en omlegging av Østfoldbanens trasé

mellom Bekkelaget og Oslo S. Ski stasjon bygges om med seks spor til plattform. I tillegg bygges ny undergang med oppgang til alle plattformer, ny vegbru over jernbanesporene, samt nye tekniske bygg. For å legge til rette for flere reisende, bygges en ny og større innfartsparkering. Et nytt utvidet parkeringsanlegg for tog bygges ut som et eget delprosjekt i forkant av Follobanen.

Follobanen er ett av de største prosjekter som gjennomføres i Norge i perioden 2014–2021, og vil bidra til et kapasitetssterkt og effektivt kollektivtrafikksystem i Oslo-regionen. Prosjektet er en viktig forutsetning for å utvikle et bedre togtilbud til Oslo sør, søndre Akershus og Østfold. Det er også en forutsetning for å kunne satse på økt godstrafikk på bane fra Sverige og Europa for øvrig. Med Follobanen fullføres strategien med fire spor innenfor det sentrale Oslo-området på de viktigste delene av de tre hovedkorridorene, Nord/Gardermobanen, Vest/Askerbanen og Sør/Follobanen.

Forberedende arbeider startet i 2013 og er planlagt avsluttet innen utgangen av 2015. Dette omfatter bl.a. arbeidene ved Åsland i Søndre Nordstrand, med bygging av anlegg for strømforsyning til tunnelboremaskinene, anleggs- og riggområder, tilførselstunneler til Follobanetunnelene, samt forberedende arbeider for vegomlegging på strekningen Langhus – Ski. To kontrakter for hovedarbeider i tunneldrivingen ble tildelt i februar og mars 2015. Kontrakten «Hovedarbeider Ski» ble tildelt i juli 2015. Konkurransen om kontrakten for «Innføring til Oslo S» ble avlyst i mars 2015, fordi Jernbaneverket kun mottok ett tilbud. Jernbaneverket har revidert kontraktstrategien og delt dette arbeidet i to kontraktpakker en for grunnarbeider og en for jernbaneteknikk. I tillegg inngås to mindre kontrakter i 2015 for tidskritiske arbeider innen jernbaneteknikk og grunnarbeider.

Tunnelarbeidene er tidskritiske i Follobane-prosjektet, og utgjør den største risikoen for framdriften. Den konvensjonelle tunneldrivingen i Sydhavna (Oslo) startet høsten 2015. Det planlegges oppstart av tunneldrivingen med tunnelboremaskin i tredje kvartal 2016. Risiko og gjenværende usikkerhet for 2016 og senere år er i stor grad knyttet til prisnivået i kontraktene for hovedarbeidene for «Innføring Oslo S» og normal usikkerhet i øvrige kontrakter. Det er åpnet for at kontrakter med leverandører/entreprenører kan inngås i fremmed valuta. Valutarisikoen ivaretas av staten ved Samferdselsdepartementet/Jernbaneverket, og bæres ikke av prosjektet. Valutagevinster og -tap påvirker prosjektets kostnadsrammer.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås 31 mill. kr i 2016. Bevilgningen vil dekke videreføring av arbeidet med å forlenge kryssingssporet ved Oterågå (fra 290 til 600 meter), som ligger 24 km øst for Bodø på Nordlandsbanen. Dette gir økt kapasitet for lengre godstog og mer effektiv persontransport. Prosjekt-

tet omfatter i tillegg bygging av holdeplass ved Reitan/Oterågå, for reisende til/fra forsvarsanlegget på Reitan. Foreløpig anslått prosjektkostnad er 133 mill. kr.

Arbeidet med hovedplan startet høsten 2014. I 2016 legges det opp til å utarbeide detaljplan og med mulig oppstart av forberedende anleggsarbeider. Det tas sikte på ferdigstilling av prosjektet i 2017.

Kap. 4350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2014	budsjett 2015	2016
01	Kjørevegsavgift	42 732	34 915	44 000
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	296 783	264 241	271 900
03	Betaling for bruk av godsterminaler			11 100
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	197 594	226 603	233 200
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	120 083	124 746	140 300
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	77		
16	Refusjon av foreldrepenger	19 861		
17	Refusjon lærlinger	9		
18	Refusjon av sykepenger	45 149		
37	Anleggsbidrag	119 465		
	Sum kap. 4350	841 753	650 505	700 500

Post 01 Kjørevegsavgift

Det foreslås å budsjettere med 44 mill. kr på post 01 Kjørevegsavgift i 2016. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Basert på de beregninger som Jernbaneverket har gjennomført de siste årene, er det faglig grunnlag for å anta at marginalkostnadene på Ofotbanen ligger mellom 10 og 20 øre pr. brutto tonnkm, og at den er stigende med økt transportvolum. I 2015 ble avgiften satt til 3,79 øre. Jernbaneverket har foreslått en gradvis opptrapping av kjørevegsavgiften til om lag 15 øre i 2023.

Samferdselsdepartementet foreslår at avgiftsatsen for 2016 settes til 4,50 øre pr. brutto tonnkm.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Det foreslås å budsjettere med 271,9 mill. kr på post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. i 2016. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Posten omfatter salg av utstyr og tjenester til eksterne aktører. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold.

Post 03 Betaling for bruk av godsterminaler

Det foreslås å budsjettere med 11,1 mill. kr på post 03 Betaling for bruk av godsterminaler i 2016. Det foreslås også å opprette merinntektsfullmakt på posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

For å synliggjøre Jernbaneverkets inntekter fra forvaltningen av godsterminalene og konkurranseutsetting av driften på disse, opprettes det en egen post. Jernbaneverket mottar inntekter fra de

som får ansvaret for å drive terminalene og brukerne. Brukerbetalingen er i hovedsak relatert til husleie, bruk av lastekraner på Alnabru, samt deler av driftskostnadene for et terminaloperasjonssystem.

Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift

Det foreslås å budsjettere med 233,2 mill. kr på post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift i 2016. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Posten har motpost i Jernbaneverkets innkjøp av elektrisitet til togdrift som føres på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Provenyet på denne

posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. På grunn av store variasjoner i strømprisen er budsjettanslaget usikkert.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det foreslås å budsjettere med 140,3 mill. kr på post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen i 2016. Det vises til omtale under kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Jernbaneverkets forslag til avgifter for betaling for bruk av Gardermobanen øker med 4,3–4,7 pst. fra 2015 til 2016, og tar hensyn til forventet trafikkøkning. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tabell 5.30 Brukeravgifter for Gardermobanen i 2016

	Avgiftssats i 2015	Avgiftssats i 2016	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	20,90	21,80	kr pr. togkm.
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>			
Oslo S Flytogterminalen	138,70	144,90	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	23,40	24,50	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	92,60	96,80	kr pr. togbevegelse

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2014	budsjett 2015	Forslag 2016
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 055 323	3 218 870	3 208 500
	Sum kap. 1351	3 055 323	3 218 870	3 208 500

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 3 208,5 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, som er noe lavere enn i saldert budsjett 2015. Endringen har i hovedsak sammenheng med avtalt årlig vederlag i Trafikkavtalen med NSB AS for perioden 2012–2017.

Bevilgningen for 2016 skal dekke togtilbudet som tilbys av NSB AS, samt øvrige togtjenester som staten kjøper på henholdsvis Gjøvikbanen (om lag 90 mill. kr), Ofotbanen (om lag 6 mill. kr) og strekningen Oslo–Karlstad (–Stockholm) (om lag 4 mill. kr). All persontransport som NSB AS tilbyr innenlands, med unntak av NSBs dagtog på

Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen inngår i Trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS.

Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB AS gjelder for perioden 2012–2017. Avtalen har en samlet ramme på 15,4 mrd. 2012-kr, jf. Prop. 1 S (2011–2012). Avtalen er en nettokontrakt, som innebærer at NSB AS har risikoen for utviklingen for inntekter og utgifter, og må selv dekke den faktiske differansen mellom inntekter (trafikkinntekter og vederlag) og utgifter. Kontraktformen skal sikre at selskapet har incentiver til både å holde på sine eksisterende kunder og til trekke seg nye. Antall togreiser økte fra 2013 til

2014 med 4,5 pst. NSB AS har det operative ansvaret med krav om en effektiv drift og klare krav til kvalitet i produksjonen. NSB oppfylte disse kravene i avtalen i 2014. I Trafikkavtalen er det bl.a. krav til operatørvhengig regularitet på 99,1 pst. NSBs resultat i 2014 ble 99,9 pst. Videre er det i avtalen krav om at operatørvhengige forsinkelsestimer ikke skal overstige 2 900. NSB hadde 2 315 forsinkelsestimer i 2014.

Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB Gjøvikbanen AS gjelder for perioden juni 2006–desember 2017, jf. omtale i Prop. 1 S (2014–2015), s. 164. Avtalen gir NSB Gjøvikbanen AS enerett til å drive rutegående persontransport med tog som tar opp og setter av passasjerer på Gjøvikbanen. Avtalen er en nettokontrakt. Den inneholder en bonusordning hvor selskapet kan opptjene bonus dersom antall passasjerer på to utvalgte tellepunkter avviker positivt fra et gitt referansenivå. Avtalen inneholder også en malusordning der selskapet blir ilagt bøter for antall innstilte avganger innenfor selskapets kontroll. Netto bonus for 2014 var på 4,9 mill. kr og ble utbetalt i mars 2015. NSB Gjøvikbanen AS oppnådde en operatørvhengig regularitet på 99,0 pst. og punktlighet på 99,0 pst. i 2014, og nådde dermed kravene i avtalen.

I 2013 inngikk Samferdselsdepartementet en trafikkavtale med Flytoget AS om konsesjon for å utføre persontransport med tog som offentlig tjeneste for perioden 2013–2028. Avtalen innebærer en formalisering av Flytogets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Avtalen sikrer Flytoget en fortrinnsrett til jevn 10- og 20-minutters frekvens til/fra Oslo lufthavn til henholdsvis Oslo S og Asker. Det er ikke knyttet økonomisk vederlag til avtalen. Flytoget hadde i 2014 6,8 mill. passasjerer, som er en økning på 4 pst. fra 2013.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige en trafikkavtale med SJ AB om togtilbudet mellom Oslo S og Stockholm C som gjelder fram til desember 2017. Fra august 2015 er togtilbudet på strekningen økt fra to til tre avganger i hver retning på hverdager. Den totale reisetiden er redusert fra rundt seks timer til 4,5–5 timer. Redusert reisetid er et resultat av at det brukes nyere materiell, færre stopp underveis og forbedret ruteplan.

Trafikverket har i samarbeid med Samferdselsdepartementet inngått trafikkavtale med SJ Norrlandståg AB om persontransport på Ofotbanen fra juni 2013 til desember 2018. Kontrakten ble tildelt i konkurranse. Det er to daglige avgan-

ger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Det er knyttet noe usikkerhet til vederlagets størrelse i de ulike avtalene. Dette skyldes prisreguleringer og bonusordninger, samt vederlag knyttet til alternativ transport i trafikkavtalen med NSB AS.

Bedre togtilbud i Østlandsområdet

Ny grunnrutemodell på Østlandsområdet ble i hovedsak fullført i desember 2014, og de siste forbedringene er planlagt gjennomført i desember 2015. Modellen innebærer en omlegging til et mer oversiktlig togtilbud, med økt og jevn frekvens og bedre overgangsmuligheter til annen kollektivtransport. Rutetilbudet innebærer flere avganger som er jevnere fordelt utover timen. Antall reisende i Østlandsområdet økte med 21 pst. i perioden 2011–2014. Veksten har fortsatt i 2015.

Hovedgrepet i den nye grunnrutemodellen var at InterCity-trafikken på strekningen Skien–Lillehammer ble delt opp i to pendler; Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer. Dette har økt driftsstabiliteten på strekningen Skien–Lillehammer. Delingen innebar en fullføring av jevn 10-minutters frekvens mellom Asker og Lillestrøm for tog som kun stopper på knutepunktene. Drammen fikk en økning fra fire til fem tog i timen mot Oslo. Lokaltog mellom Asker og Lillestrøm som stopper på alle stasjoner fikk doblet frekvensen, til avgang hvert 15. minutt. Når Høvik stasjon står ferdig i desember 2015, vil togene fra Moss og Ski som har gått til Skøyen, gå til Lysaker/Stabekk. Åpningen av den nye dobbeltsporparsellen på Dovrebanen (Langset–Kleverud), vil medføre flere innstatstog i rushtid mellom Hamar og Oslo S.

Da hovedelementene i den nye ruteplanen ble satt i verk fra desember 2014, økte transportkapasiteten til/fra Oslo betydelig. NSB AS hadde i august 2015 mottatt 68 av i alt 81 nye togsett. Det første togsettet ble satt i trafikk i mai 2012. I 2016 vil nye tog bli satt i trafikk på InterCity-streknin- gene Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer, samt i lokaltogtrafikken i Oslo. De siste togsettene av de 81 er planlagt satt i trafikk ultimo 2016.

Fullmakt til restverdisikring i Trafikkavtalen med NSB AS

Samferdselsdepartementet foreslår å gi NSB restverdisikring for 1 550 mill. kr til anskaffelse av 28 nye togsett. Det vises til forslag til romertallsvedtak. Restverdisikringen innebærer at staten garanterer for 75 pst. av den bokførte verdien på materi-

ellet. Bestillingen av ytterligere togsett er en utvidelse (opsjon) av eksisterende avtale, som gir en raskere levering av nye tog.

Trafikkveksten på Østlandet har vært langt høyere enn forventet og skaper trengselsutfordringer i pressområder og russtrafikken. Her er NSBs setekapasitet i stor grad fullt utnyttet. Materiellet som trafikkerer Gjøvikbanen og Vossebanen, har nådd sin tekniske levealder og har dårlig

driftsstabilitet. De nye togsettene erstatter dette materiellet og bidrar til økt kapasitet på Østlandet.

Det vises til anmodningsvedtak nr. 540 fra sesjonen 2014–2015, om økt kapasitet og frekvens i lokaltogtrafikken. Med forslaget om ytterligere restverdisikring følger Samferdselsdepartementet opp Stortingets vedtak. Det vises til egen omtale av anmodningsvedtaket i del III.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2014	budsjett 2015	
01	Driftsutgifter	61 048	61 747	62 100
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	19 642	17 268	16 500
	Sum kap. 1354	80 690	79 015	78 600

Det foreslås bevilget til sammen 78,6 mill. kr til Statens jernbanetilsyn i 2016.

Statens jernbanetilsyn utøver kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbanevirksomheten (herunder trikk og T-bane), for tau- og kabelbaner, samt for tivoli og fornøyelsesparker. Tilsynet er underlagt Samferdselsdepartementet, med unntak av tilsynet med tivoli og fornøyelsesparker som er underlagt Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Statens jernbanetilsyn er fagorgan for de to departementene på de respektive ansvarsområdene.

Tilsynets virksomhet finansieres med bevilgninger over statsbudsjettet, samt med brukerbetaling for tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker.

Statens jernbanetilsyn er de siste årene tilført betydelige nye oppgaver som har medført vesentlige endringsprosesser og vekst i organisasjonen. Inntil for få år siden var virksomheten i stor grad konsentrert om sikkerhet og samtrafikkevne på jernbanen. Nye oppgaver på jernbaneområdet er bl.a. markedsovervåking, tilsyn med passasjerrettigheter og sikring mot tilsiktede uønskede hendelser. I tillegg fikk tilsynet i 2012 ansvaret for tau- og kabelbaner, tivoli og fornøyelsesparker.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med drøyt 30 jernbanevirksomheter, om lag 850 fornøyelsessinnretninger (park og tivoli) og i overkant av 800 taubaneanlegg. På jernbaneområdet er det relativt få, men store, virksomheter som er underlagt til-

syn, mens dette varierer mer for de to andre tilsynsområdene.

Siden 2014 har Statens jernbanetilsyn gjennomført effektiviseringstiltak for å bedre kunne håndtere sine ansvarsområder med begrensede ressurser. Dette har skjedd bl.a. ved økt innslag av elektronisk saksbehandling.

Pr. 1 oktober 2014 hadde Statens jernbanetilsyn 64 ansatte, fordelt på kontorer i Oslo og Trondheim.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 62,1 mill. kr til Statens jernbanetilsyns driftsutgifter i 2016.

Statens jernbanetilsyn skal føre kontroll og tilsyn med jernbanevirksomheten i Norge, og skal i tråd med målene for transportpolitikken, være pådriver for en sikker og samfunnsnyttig jernbane, t-bane og sporveisvirksomhet. Jernbanetilsynet deltar i internasjonalt arbeid innenfor jernbaneområdet og prioriterer arbeidet på områder av særlig betydning for sikkerhet og harmonisering/standardisering. Arbeidet i Det europeiske jernbanebyrået (ERA) er sentralt for å ivareta norske interesser i utviklingen av EU/EØS-regler på jernbaneområdet.

Statens jernbanetilsyn er også markedsovervåkingsorgan for jernbanesektoren, dvs. at det fører tilsyn med fordeling av infrastrukturkapasitet og jernbanerelaterte tjenester mellom aktørene som

har tilgang til det norske jernbanenettet. Markedsovervåkingsorganet vil få en større betydning ved økt konkurranse om og på sporet. Tilsynet håndhever også forordningen om jernbepassasjerrettigheter i Norge.

Ny forskrift om sikring på jernbaneområdet trådte i kraft 1. juli 2015, og oppgavene med oppfølging og tilsyn er lagt til Statens jernbanetilsyn. Det nye tilsynsansvaret, oppfølging av regelverk og veiledningsprosesser krever ny kompetanse i Statens jernbanetilsyn. Tilsynet er i ferd med å bygge opp sin kompetanse og oppdaterer tilsynsmetodikken for å inkludere sikring mot uønskede tilsiktede handlinger.

I 2014 har Statens jernbanetilsyn prioritert gjennomføringen av EU-regelverk og utviklingen av nasjonalt regelverk. Det ble gjennomført ti nye rettsakter på jernbaneområdet i 2014. Videre vedtok tilsynet sju nye nasjonale forskrifter. Den gamle Kravforskriften ble erstattet med tre nye forskrifter fra 1. januar 2015. De nye forskriftene er bedre tilpasset virksomheten ved museumsbaner, sidespor og T-bane og trikk.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker

Det foreslås bevilget 16,5 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker. Det er budsjettert med 13,7 mill. kr i brukerfinansiering, jf. kap. 4354, post 01 Gebyrer for tilsyn

med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker, mens 2,8 mill. kr er utgifter til myndighetsoppgaver, omstilling og modernisering av tilsynsvirksomheten som ikke brukerfinansieres.

Statens jernbanetilsyn overtok tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg fra Det Norske Veritas 1. januar 2012. Siden overtakelsen har det pågått en modernisering av virksomheten med prosesser for å utvikle regelverket, etablere tilsynsmetodikk og styrke forvaltningspraksisen i virksomheten. Overføringen og moderniseringen/omstillingen av Taubanetilsynet og Park- og tivolitilsynet har krevd mye arbeid og ressurser internt i Statens jernbanetilsyn.

Tilsynet med tau- og kabelbaner, tivoli og fornøyelsesparker omfatter mange og relativt små virksomheter med stor variasjon i profesjonalitet. Statens jernbanetilsyn vurderer at sikkerheten på disse områdene gjennomgående er god. Det ble registrert få uhell og en ulykke med alvorlig personskade i 2014. Gokart og vannrutsjebaner utgjør størst risiko.

Statens jernbanetilsyn deltar også på dette området i internasjonalt samarbeid for å utveksle erfaringer og bidra til læring.

Hovedaktivitetene i 2016 blir tilsyn, regelverksutvikling, godkjenning av innretninger til bruk i park- og tivolianlegg, samt driftstillatelser til tau- og kabelbaner. Gjennomføring av ny tilsynsmetodikk og regelverk for tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker blir prioritert.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	13 900	13 349	13 700
16	Refusjon av foreldrepenger	551		
18	Refusjon av sykepenger	1 187		
	Sum kap. 4354	15 638	13 349	13 700

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker

I 2016 budsjetteres det med 13,7 mill. kr i gebyrinntekter for tilsynet med tau- og kabelbaner og

tivoli og fornøyelsesparker som er en prisjustering av inntektsnivået fra 2015.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
85	Utbytte	515 000	300 000	425 000
	Sum kap. 5611	515 000	300 000	425 000

I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 425 mill. kr i 2016. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Gjeldende utbyttepolitikk overfor NSB AS innebærer 50 pst. utbytte av årsresultatet i konser-

net etter skatt. Av resultatet fra regnskapsåret 2014 ble det i tråd med dette tatt ut et utbytte fra NSB AS på 753 mill. kr i 2015, jf. Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015* og Innst. 360 S (2014–2015).

Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
85	Utbytte			8 300
	Sum kap. 5623			8 300

I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra Baneservice AS på 8,3 mill. kr i 2016. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Gjeldende utbyttepolitikk overfor Baneservice AS innebærer 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. Med bakgrunn i premisene for kapitalinnskuddet i Baneservice som ble gjennomført etter behandlingen av Prop. 21 S *Endringer i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 88 S (2013–2014), ble det i 2015 ikke tatt ut utbytte fra selskapet for regnskapsåret 2014.

Fullmakt til salg av Baneservice AS

Baneservice AS skal drives på forretningsmessig grunnlag. Regjeringen mener at det ikke foreligger særskilte grunner til at staten bør være en langsiktig eier av selskapet og vil derfor vurdere løsninger som på sikt kan innebære en reduksjon av statens eierandel, jf. Meld. St. 27 (2013–2014) *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*. Med bakgrunn i dette ber regjeringen om fullmakt til helt eller delvis å avhende statens eierskap i Baneser-

vice AS, jf. forslag til romertallsvedtak. En eventuell utnyttelse av fullmakten vil avhenge av forretningsmessige vurderinger, bl.a. knyttet til selskaps- og markedsspesifikke forhold og vurderes i sammenheng med Samferdselsdepartementets reformarbeid innenfor jernbanesektoren.

Andre saker*Tilskuddsordninger under Jernbaneverket*

Jernbaneverket forvalter tre tilskuddsordninger:

- tilskudd til kulturminner og kulturvern
- prosjektstøtte til historiske jernbaneformål fra Norsk Jernbanemuseum
- tilskudd til private sidespor m.m.

Tilskudd til kulturminner og kulturvern

Jernbaneverket forvalter kulturhistoriske eiendommer og anlegg i jernbanesektoren basert på landsverneplaner. Etaten yter også tilskudd til kulturminner innenfor jernbanesektoren som ikke lenger eies eller har vært eid av staten. Dette gjelder primært tilskudd til vedlikehold av muse-

umsbaner. Ordningen inngår i kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold.

Jernbaneverket gir årlig tilskudd til vern og vedlikehold av Urskog-Hølandsbanen, Thamshavnbanen, Flekkefjordbanen og Gamle Vossebanen. Urskog-Hølandsbanen, den privateide Thamshavnbanen og Flekkefjordbanen er fredet. Riksantikvaren har varslet fredning av Gamle Vossebanen og har i tillegg fredet privateide Rjukanbanen samt statseide Tinnosbanen og Numedalsbanen (Rollag – Rødberg).

I 2016 har Jernbaneverket innenfor disponible rammer på kap. 1350, *post 23 Drift og vedlikehold*, prioritert 25 mill. kr til kulturminner og kulturvern, fordelt med 11 mill. kr til forvaltningsplaner og vedlikehold av anleggsminner og 14 mill. kr til å sette i stand og vedlikeholde museumsbanene. Om lag 6 mill. kr av dette gis som tilskudd til baner som Jernbaneverket ikke eier. Jernbaneverket utarbeider forvaltningsplaner og er i gang med å vedlikeholde rallarvegene langs Bergensbanen og Ofotbanen.

Prosjektstøtte til historiske jernbaneformål

Ordningen administreres av Jernbaneverket ved Norsk jernbanemuseum. Den innebærer støtte til museale og antikvariske tiltak innenfor jernbanesektoren og skal støtte opp om frivillig innsats for å bevare kulturminner i jernbanen. I 2015 ble det avsatt 1,1 mill. kr på jernbanemuseets budsjett til denne prosjektstøtten. Driftsutgiften til Jernbanemuseet føres på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold.

Tilskuddsordning for sidespor på jernbanenettet

Samferdselsdepartementet har innført en tilskuddsordning for virksomheter som vil bygge nye eller ta i bruk gamle sidespor på jernbanenettet. Ordningen som har som formål å få mer godstrafikk på jernbane, administreres av Jernbaneverket. Støtten skal ikke overstige 50 pst. av totalt investeringsbehov i jernbaneinfrastruktur for det aktuelle tiltaket. I 2015 ble det satt av om lag 12 mill. kr til ordningen. Utgiftene til ordningen føres på kap. 1350, *post 30 Investeringer i linjen*. Det er forutsatt at tilskudd utbetales etter at tiltakene er gjennomført, og det er derfor en tilsagnsfullmakt knyttet til ordningen. Fullmakten foreslås derfor videreført i 2016, jf. forslag til romertallsvedtak.

Jernbaneetatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap

Ny forskrift om sikring på jernbaneområdet trådte i kraft 1. juli 2015. Statens jernbanetilsyn har fått ansvaret for tilsynet med sikring mot uønskede tilsiktete handlinger på jernbanen, jf. omtalen under kap. 1354. I 2015 og 2016 skal tilsynet bygge opp sin kompetanse og kapasitet på området, og det gjennomføres et arbeid for å oppdatere Statens jernbanetilsyns tilsynsmetodikk til å dekke området. Tilsynet vil også informere bransjen om kravene i forskriften og hvordan tilsynet vil følge dette opp.

Jernbaneverkets arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap er en integrert del av etatens sikkerhetsstyring. Det omfatter håndtering av risiko for bortfall av samfunnskritiske funksjoner over lengre tid, eksempelvis som følge av ras, vilde handlinger, bortfall av energiforsyning, utfall av IKT-systemer m.m. Det arbeides med beredskap på flere områder, som f.eks. beredskap mot klimautfordringer og beredskap mot ulykker, trusler og kriser.

Jernbaneverket forbedrer sin beredskap og tiltak mot klimautfordringer gjennom omfattende arbeid knyttet til forbedring av informasjonssikkerhet, securityanalyser og -tiltak ved utvalgte objekter, samt systematiske tilnærminger i tråd med kommende sikringsforskrift. Arbeidet pågår og vil fortsette i flere år.

Informasjonssikkerhet har de siste årene blitt et stadig viktigere og mer krevende område. Jernbaneverket satte i april 2015 i gang prosjektet «Sikker Info», som skal sørge for et mer systematisk arbeid med informasjonssikkerhet. Prosjektet vil vare ut 2016. Sammen med øvrige etater i samferdselssektoren samarbeider Jernbaneverket med NorCERT om administrative og operative IKT-løsninger. Det er også laget en felles møteplass for å utveksle erfaringer på fagområdet.

Jernbaneverket er i ferd med å utarbeide en overordnet beredskapspolitikk med tilhørende funksjonelle krav for alle beredskapsfaser. Strekningsvise analyser ble gjennomført i 2014, og en gjennomgang av særskilte brannobjekter gjennomføres i 2015. I løpet av 2015 er det også planlagt en gjennomgang av alle strekninger, hvor konsekvensen av disse overordnede føringene vurderes.

Det vises til nærmere omtale av arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i del III, «Omtale av særlege tema».

Samarbeid om grensekryssende infrastruktur mellom Norge og Sverige

Grensekryssende infrastruktur er viktig for videre utvikling av det bilaterale samarbeidet mellom Norge og Sverige. De to lands regjeringer er enige om å samarbeide om utviklingen av infrastrukturen på de grensekryssende jernbanestrekningene. Det er allerede gjennomført et utred-

ningsarbeid for felles utvikling av Ofotbanen/Malmbanan. Jernbaneverket og Trafikverket arbeider nå med en vurdering av hvordan kapasiteten på strekningen Oslo – Göteborg kan utvikles som en helhet på kort og lang sikt. Formålet er å gradvis legge til rette for forbedringer på strekningen som kan komme både gods- og persontrafikken til gode.

Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1360	Kystverket	2 690 443	2 709 720	2 615 400	-3,5
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	47 175	45 197	61 800	36,7
	Sum kategori 21.60	2 737 618	2 754 917	2 677 200	-2,8

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4360	Kystverket	19 354	11 102	11 400	2,7
4361	Samfunnet Jan Mayen og Loran C	7 115	5 385	5 500	2,1
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	840 530	829 068	749 000	-9,7
	Sum kategori 21.60	866 999	845 555	765 900	-9,4

Regjeringen vil legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig og miljøvennlig sjøtransport med et høyt sikkerhetsnivå, effektive havner og transportkorridorer. I tillegg kommer en effektiv beredskap mot akutt forurensning og inkludering av miljøhensyn i den løpende kystforvaltningen. Videre vil regjeringen utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn og styrke samspillet mellom dem, slik at ressursene brukes effektivt. Som en del av dette arbeidet skal regjeringen legge til rette for at godstransport på veg kan overføres både til sjø og bane.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen kystforvaltningsområdet omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Kystverket og tilskuddsordninger på havneområdet. Kystforvaltning omfatter sjøtransport og havnepolitikk, forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. I dette ligger bl.a. utbygging, drift og vedlikehold

av maritim infrastruktur og tjenester og myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven.

Arbeidet innenfor kystforvaltningen er nedfelt i bl.a. losloven, havne- og farvannsloven, forurensningsloven, svalbardmiljøloven, St.meld. nr. 14 (2004–2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap* og Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2,6 mrd. kr, mens det til driften av samfunnet Jan Mayen og avvikling av navigasjonssystemet Loran C foreslås bevilget 61,8 mill. kr. Av bevilgningen til Kystverket i 2016 er 88 mill. kr sysselsettingstiltak.

I 2016 foreslår regjeringen å redusere losavgiftene med 86 mill. kr. Dette kan legge til rette for at mer gods kan transporteres til sjøs. Reduksjonen har som mål å styrke nærskipfartens rammebetingelser, som er det segmentet som har størst konkurranseflater mot veg.

Videre vil regjeringen øke innsatsen på vedlikehold av navigasjonsinfrastrukturen. Bygging av Kystverkets fjerde, av i alt seks planlagte multifunksjonsfartøy, vil starte i 2016, bl.a. for å bedre effektiviteten i vedlikeholdsarbeidet og forbedre kapasiteten ved framtidige oljevernaksjoner.

Utbedring av farleder, med utvidet bredde og dybde, og oppmerking med navigasjonsinstallasjoner vil gjøre seilasen sikrere.

For å redusere risiko for alvorlige hendelser etablerer og drifter Kystverket forebyggende sjø-sikkerhetstiltak, som navigasjonsinfrastruktur og lostjenesten. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastruktur og fyrbygninger vil bli prioritert.

Kystverket har det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning.

Videre bygger, utbedrer og vedlikeholder Kystverket infrastruktur i fiskerihavner.

I 2016 videreføres tilskuddsordningen for havnesamarbeid.

Regjeringen vil opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen også etter nedleggelsen av Loran-C-stasjonen 1. januar 2016. På grunn av den gunstige geografiske plasseringen blir øya bl.a. brukt til referansestasjoner som gir satellittbaserte navigasjonssystemer bedre ytelse i nordlige havområder. Samferdselsdepartementet har forvaltningsansvaret for Samfunnet Jan Mayen, mens driften ivaretas av Forsvaret.

Budsjettforslaget til kystområdet vil gi en oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 på 64,7 pst. etter tre år av planperioden 2014–2017.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Sjøtransport er en viktig del av det norske transportsystemet med stor betydning for norsk industri og norske arbeidsplasser. Skip er særlig egnet til å frakte store godsmengder over lange avstander.

Overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten, redusere klimagassutslippene og begrense miljøbelastningen. Effektiv drift og forvaltning av havnene vil kunne bidra til overføring av gods fra veg til sjø. I regjeringens nasjonale havnestrategi presenteres flere tiltak som skal fremme en slik utvikling. Også utvikling og integrering av havner, godsterminaler og næringsområder er viktige elementer.

De statlige virkemidlene for å overføre gods fra veg til sjø er begrenset. For å lykkes med godsoverføring må derfor aktører i hele transportkjeden bidra. De fleste trafikkhavnene er

kommunale, og staten eier ingen ordinære trafikkhavner. Kommunene har som planmyndighet og havneeier dermed en helt sentral rolle i å tilby og legge til rette for attraktive havnetjenester. Markedsaktørene velger selv den transportformen som er best tilpasset egne behov.

Som en del av grunnlaget for neste nasjonale transportplan har transportetatene gjennomført prosjektet «Bred samfunnsanalyse av godstransport». Analysen viser at 5 til 7 mill. tonn av dagens godstransport på om lag 270 mill. tonn på veg potensielt sett kan overføres til sjø eller jernbane, med bruk av sterke virkemidler. Med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk lønnsomhet synes overføringspotensialet mer beskjedent. Selv om overføringspotensialet ikke synes så stort, viser analysen at endret transportmiddelfordeling kan ha stor betydning for enkelte vareeiere, logistikk-systemer, varegrupper og geografiske strekninger. Omfanget av overføringen vil være avhengig av styrken på virkemidlene og tiltakene som settes i verk. Potensialet er størst på de lange transportstrekningene.

Stadig større fartøyer krever større manøvreringsareal. Dette øker behovet for utdypinger og utvidelser i farledene og havneområdene en rekke steder langs kysten.

Med økt oljeaktivitet i nordområdene er det behov for å utvikle nye metoder for å bekjempe oljeforurensning i islagte farvann. Nye metoder kan medføre økt behov for opplæring og gjennomføring av øvelser.

Det ventes at klimaendringer vil øke havnivået og gi mer kraftig vind og mye nedbør. Kombinert med økende skipstrafikk kan det være en utfordring å opprettholde dagens sjøsikkerhetsnivå. Klimaendringene kan også kreve endret standard på nyanlegg og gi økte kostnader til planlegging, gjennomføring, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur.

Kystverket har anslått at vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrbygninger er på om lag 1,8 mrd. kr. Økt innsats på vedlikehold og fornying kan bidra til å redusere dette. Etaten har vurdert at vedlikeholdsetterslepet kan tas igjen innen 2023 innenfor den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023.

De forebyggende sjøsikkerhetstiltakene vil bli tilpasset omfanget av sjøtransporten i de enkelte sjøområdene.

Kystverkets navigasjonsinfrastruktur består av om lag 21 000 navigasjonsinnretninger som bl.a. fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvare, samt det elektroniske systemet DGPS. Tilgjengeligheten (oppetid) for navigasjonsinnretning-

gene er høy og bedre enn anbefalingene i internasjonale retningslinjer.

Sjøtrafikksentralene gir informasjon til fartøyer om eksempelvis værforhold og skipstrafikk, assisterer fartøyer med navigeringen ved behov og organiserer trafikken i sine tjenesteområder for å unngå farlige situasjoner. Automatic Identification System (AIS) er et sentralt hjelpemiddel i sjøtrafikkovervåkingen. Sjøtrafikksentralene benytter informasjon både fra de landbaserte AIS-basestasjonene og AIS-satellittene. Særlig viktig er disse for overvåking av og kontroll med skipstrafikken i kystfarvann der trafikken representerer en særskilt risiko for sjøsikkerheten og miljøet.

Ny lov om losordningen trådte i kraft 1. januar 2015. Det er utformet en ny farledsbevisordning som er differensiert slik at den er tilpasset ulike grupper av fartøy og navigatører. Dette medfører bl.a. at det blir enklere for navigatører på fartøy med lav risiko, å få utstedt farledsbevis. Etter hvert som skipsfartsnæringen tilpasser seg den nye ordningen forventes økt bruk av farledsbevis framfor seilas med los, samt en reduksjon i bruken av dispensasjoner fra losplikten. Lostjenesten er omorganisert fra 1. januar 2015. Den operative delen er samlet i en egen driftsenhet som er skilt fra forvaltningsoppagavene.

Tilbringertjenesten, dvs. transporten av los til og fra lospliktige skip, blir konkurranseutsatt.

Tiltakene skal bidra til å gjøre losordningen mer effektiv.

Regjeringen vil opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen etter at Loran-C legges ned 1. januar 2016. Jan Mayens beliggenhet gjør den godt egnet for å lokalisere referansestasjoner for satellittbaserte navigasjonssystemer, slik som EGNOS og Galileo. Bygningsmassen på øya er imidlertid av eldre dato. De senere årene er det kun utført helt nødvendig vedlikehold. Det er behov for større utbedringer og en rekke tiltak i byggene for å sikre fortsatt forsvarlige forhold for mannskapene på øya.

Resultatrapport 2014

Framkommelighet

Havnesektoren står overfor en rekke utfordringer som omtalt i den nasjonale havnestrategien. I 2014 ble det avholdt dialogmøter med sentrale aktører for å diskutere ulike tiltak, bl.a. prioriteringen av statlige investeringer i farleder og vegger i tilknytning til havner og endring av reglene om havnekapital. Arbeidet med å evaluere og revidere havne- og farvannsloven startet høsten 2014 og ledes av Samferdselsdepartementet.

Eksterne utredninger av godstransportsektoren generelt, og sjøtransport og havnemarkedet spesielt, har gitt et bedre faglig grunnlag for å utvikle virkemidler og tiltak. Transportetatene har gjennomført en *Bred samfunnsanalyse av godstransport*. Samferdselsdepartementet har hatt ansvaret for å bedre datagrunnlaget for å utvikle mer pålitelig statistikk av godsmengder over havn og kartlegging av varestrømmer. Det ble også bevilget ekstra midler til forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger. Denne bevilgningen er kanalisert gjennom Norges forskningsråd.

Kystverket har styrket sin kapasitet og kompetanse innen analyse og utredning.

Følgende investeringsprosjekter ble avsluttet i 2014:

- Fiskerihavner
- Træna i Træna kommune, Nordland – utdyping av havna og ny innseiling, samt bygging av molo,
 - Vannvåg i Karlsøy kommune, Troms – bygging av molo
 - Breivikbotn i Hasvik kommune, Finnmark – bygging av molo.

Farleder

- Harstadbotn, Harstad kommune, Troms
- Finnsnesrenna, Lenvik kommune, Troms.

Stad skipstunnel er omtalt i Meld. St. 26 (2012–13) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Kystverket har utarbeidet en konseptvalgutredning (KVV) med to alternative dimensjoneringsplaner av en tunnel gjennom Stadlandet, og utarbeider nå et forprosjekt for det største tunnelalternativet. Det vil også bli utarbeidet en ny reguleringsplan med konsekvensutredning (KU). Forprosjektet skal gjennom ekstern kvalitetssikring fase 2 (KS2).

Sjøsikkerhet

Vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger ble i 2014 i hovedsak gjennomført etter plan. Økte bevilgninger i perioden 2012–2014 har redusert vedlikeholdsetterslepet. Av hensyn til sjøsikkerheten er vedlikehold av innretninger med direkte betydning for sikker navigasjon prioritert framfor bygninger. For å opprettholde sikkerhetsnivået ble det i 2014 også prioritert å utbedre stormskader på innretningene.

Tabell 5.31 viser tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner og lysbøyer, samt radar-svarere (RACON). Tilgjengeligheten var 99,6 pst.

i 2014, en reduksjon fra 99,8 pst. i 2013. Dette skyldes tidvis lange perioder med dårlig vær som hindret korrektive tiltak, samt mange lynnedslag sommeren 2014.

Den høye tilgjengeligheten er medvirkende til at det i 2014 ikke ble registrert ulykker som følge av svikt i Kystverkets navigasjonsinnretninger.

Tabell 5.31 Tilgjengelighet (opptid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger

	2013	2014	Endring i pst. 2013–2014	Endring pst. 2010–2014
Antall anlegg	5 900	5 979	1,3	5,7
Antall slukninger	798	956	19,8	37,8
Antall slukkedøgn	4 816	6 242	29,6	2,2
Tilgjengelighet i pst.	99,8	99,6	-0,2	0,0

Kilde: Kystverket

Gjennomsnittlig tilgjengelighet for de 50 AIS-basestasjonene som opereres av Kystverket, var 99,1 pst. Kystverkets eget mål er tilgjengelighet bedre enn 99,5 pst.

Kystverkets sjøtrafikksentraler ga 360 000 seilingsklareringer i 2014, som er en økning med 22 pst. fra 2013, jf. tabell 5.32. Økningen gjelder primært Fedje sjøtrafikksentral, som fikk utvidet sitt

tenesteområde fra 1. januar 2014. Av alle tillatelser til å bruke tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene (seilingsklareringer) ble 43 pst. registrert ved sjøtrafikksentralen i Kvitsøy, som bl.a. overvåker trafikken til og fra gassterminalen på Kårstø.

I perioden fra 2009 til 2014 har antallet seilingsklareringer økt med over 40 pst.

Tabell 5.32 Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral

	2013	2014	Endring pst. 2013–2014
Fedje	49 840	93 251	87,1
Kvitsøy	130 160	155 438	19,4
Horten	106 090	103 580	-2,4
Brevik	8 289	8 608	3,8
Alle seilingsklareringer	294 379	360 877	22,6

Kilde: Statistisk sentralbyrå/Kystverket – StatRes

Tabell 5.33 Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen

	2013	2014	Endring pst. 2013–2014
Antall inngrep	5 684	7 225	27,1
Andel inngrep av alle seilaser	1,9	2,0	0,1

Kilde: Kystverket

Det ble registrert åtte ulykker med skip i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder i 2014. Ingen av disse skyldtes svikt i sjøtrafikksentraltjenesten.

Lospliktig trafikk omfatter både fartøy med los om bord og fartøy hvor føreren har farledsbevis. Den registrerte lospliktige trafikken i 2014 var 6,6 pst. høyere enn i 2013 (7 086 flere seilaser).

Hoveddelen av økningen skriver seg fra flere registrerte seilaser på farledsbevis, hvor det var en økning på 6 424 seilaser eller 10,4 pst. Det var en mindre økning i antall losoppdrag. Den nye farledsbevisordningen som ble innført i 2015, gjør det bl.a. enklere å få farledsbevis for navigatører på fartøy som representerer lav risiko. Statistikken indikerer at det allerede er en utvikling i retning av økt bruk av farledsbevis framfor seilas med los, og det er forventet at denne tendensen vil styrkes etter hvert som skipsfartsnæringen tilpasser seg den nye ordningen.

Det ble i 2014 registrert 17 ulykker med lospliktige fartøy, hvorav 9 ulykker med los. Det skjedde ingen ulykker med fartøy som ble gitt dispensasjon fra losplikten. Antallet ulykker viser en nedgang på 37 pst. fra året før. Antallet ulykker for den lospliktige trafikken er svært lavt i utgangspunktet når en tar hensyn til det totale trafikkomfanget. Med 114 733 lospliktige seilaser i 2014 utgjorde ulykkesandelen 0,015 pst.

Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway er videreutviklet til en nasjonal meldingsportal for skipsfarten i tråd med EUs rapporteringsdirektiv for skip. Gjennom samarbeid med andre etater om utviklingen av systemet er det lagt til rette for at skipsfarten kan oppfylle sin rapporteringsplikt til Kystverket, Tolletaten, Sjøfartsdirektoratet, Forsvaret, Politiet og havner gjennom én elektronisk melding i SafeSeaNet Norway. For næringen gir dette en betydelig forenkling- og effektiviseringsgevinst, og systemet bidrar også til effektiv behandling av informasjonen hos mottakerne.

I 2014 var tjenesten tilgjengelig for brukere i 99,6 pst. av tiden. Fra 1. juni 2015 er skipsfarten pålagt å sende meldinger til norske havner digitalt gjennom SafeSeaNet Norway.

Basert på erfaringer fra bl.a. terrortrusselen i juli 2014 har Kystverket oppdatert rutiner og varslingsystemer for å få en raskere situasjonsvurdering og mer effektiv beslutning om endring av sikringsnivået i havnene. Det er krav om sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for alle havner og havneanlegg som er omfattet av det internasjonale sikringsregelverket. Ved utgangen av 2014 var om lag 60 havner og 640 havneanlegg godkjent. Dette er alle havnene som er omfattet av regelverket.

EFTA Surveillance Authority (ESA) gjennomførte i 2014 to inspeksjoner av norske myndigheters innføring av EUs bestemmelser om havnesikring. Kystverket har gjennomført et stort antall revisjoner og andre oppfølgingstilsyn av havneanlegg i henhold til havnesikringsforskriften.

Bevilgningen til BarentsWatch ble i 2014 fordelt til åpent utvikling av tilgjengelige tjenester og til tjenester som effektiviserer operasjonell innsats. Et samhandlingssystem for sikrere og mer effektiv kommunikasjon mellom de operative etatene ble etablert. Videre ble utvikling av et sivilt overvåknings- og analyseverktøy for skipstrafikk og et felles nasjonalt ressursregister primært for Hovedredningssentralene og Kystverket prioritert. Tjenesten Bølgevarsel ble lansert i 2014. Den gir informasjon om områder som er spesielt utsatt for stor bølgehøyde, og omfatter en stor del av norske kystområder. En varslingstjeneste for polare lavtrykk ble igangsatt i 2014 og videreutvikles av Meteorologisk institutt i 2015.

Skipstrafikk og utbedring av farleder vil kunne vil kunne medføre en belastning på naturmangfold og vannkvalitet.

Kystfarten sto i 2013 for 3,7 pst. de nasjonale klimagassutslippene, og for 10,7 pst. av NO_x-utslippene. NO_x bidrar til forsuring og overgjødsling av jord, vann og vassdrag. I tillegg kan NO₂ være et problem i nærheten av havneområder dersom det også er mye vegtrafikk.

Signalene fra de norske Loran-C-stasjonene Jan Mayen, Værlandet, Bø og Berlevåg har vært tilgjengelige tilnærmet 100 pst. av tiden. Det har bare vært utført strengt nødvendig vedlikehold av stasjonen for å kunne opprettholde operativ evne fram til nedleggelsen 1. januar 2016.

Beredskap mot akutt forurensning

En nasjonal beredskapsplan som viser de forskjellige aktørenes roller og ansvar under en aksjon hvor det har oppstått akutt forurensning, er slutført. Også en miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen ble ferdigstilt. Kystverket har utarbeidet en analyse av framtidige behov for fly- og satellittovervåking av akutt forurensning.

Kystverket har utarbeidet en beredskapsanalyse for to verstefallshendelser basert på scenarier i nasjonalt risikobilde som er utviklet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. I analysen er samarbeid med petroleumsindustrienpekt på som viktig for en sikker og god håndtering av ekstreme forurensningshendelser på dette området. Dette gjelder spesielt planverket for eventuell statlig overtakelse av en aksjon mot akutt forurensning.

Antall uønskede hendelser meldt inn til Kystverket har de 10 siste årene ligget mellom 1 000–1 300. I 2014 mottok Kystverket 1 058 varsler, hvorav 556 gjaldt utslipp. Den totale utslippsmeng-

den i 2014 var på 2 781 m³ forurensende stoffer, herunder utslipp av faste stoffer, væske eller gass til luft, vann eller til grunnen. Dette er en svak økning fra 2013. Det er ingen entydig utvikling i utslippsmengden fra 2004 til 2014. Utslippsmengden påvirkes i stor grad av store enkeltutslipp, som f.eks. hendelsen med skipet Full City i 2009.

Det var ingen statlige aksjoner for å begrense eller unngå forurensning i forbindelse med skipsulykker i 2014. Kystverket har ført tilsyn og gitt pålegg om å iverksette beredskapstiltak i de tilfellene av uønskede hendelser som kunne ha ført til betydelig akutt forurensning.

Som en oppfølging av Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse ble det i 2014 satt i verk tiltak og gitt midler som bidrar til å styrke kommunenes kapasitet til å bistå under statlige aksjoner. Kystverket har også kjøpt inn materiell og gjennomført kompetansehevende tiltak rettet mot de enkelte interkommunale utvalgene mot akutt forurensning.

Det ble videre inngått beredskapsavtaler med fiskefartøyer og andre egnede fartøyer som skal bistå ved statlige aksjoner. Kystverket har tidligere fått levert to nye multifunksjonsfartøyer. Det tredje leveres første kvartal 2016. Disse fartøyene har spesialegenskaper knyttet opp mot oljevernberedskapen, men brukes til daglig til å gjennomføre vedlikeholdsoppdrag av navigasjonsinstallasjoner langs kysten. Fartøyene representerer en kraftig forbedret kapasitet ved oljevernaksjoner.

En utredning med vurderinger av hvordan teknologi, produktutvikling, industribygging og kompetanse innen norsk oljevernberedskap kan styrkes, ble levert i 2015. Rapporten vil være et viktig bidrag til den planlagte meldingen til Stortinget om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og et viktig bidrag til å styrke den overordnede kompetansen på området.

Etter andre verdenskrig ble fartøyer med stridsmidler senket i sjøen. Med bistand fra Forsvarets Forskningsinstitutt kartlegger Kystverket dumpfelt for kjemiske stridsmidler i Skagerrak. Kartleggingen vil være ferdig høsten 2016 og gi mer eksakt informasjon om antall vrak og posisjo-

nen til disse. I tillegg vil kartleggingen kunne gi noe informasjon om miljøet er utsatt for forurensning fra stridsmidlene.

Det er gjennomført øvelser i henhold til alle internasjonale avtaler Norge har med nabolandene. Som oppfølging av avtalen om å samarbeide om beredskap og respons ved marin forurensning i Arktis mellom Norge og de sju medlemsstatene i Arktisk råd, ble den første øvelsen gjennomført i 2014.

Norge ledet sammen med Canada arbeidet med å utarbeide en veileder om håndtering av oljeforurensning til havs hvor det er is og snø. Denne ble lagt fram for ministermøtet i Arktisk råd i 2015. Norge, ved Kystverket, hadde i 2014 formannskapet for Arktisk råds arbeidsgruppe Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR). Norge, ved Kystverket, overtok også formannskapet for Københavnavtalen i 2014, og skal drive sekretariatet i 2015 og 2016.

Kystverket ferdigstilte i mai 2014 forprosjekter for to alternative miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Hordaland. Alternativene er:

- Heving av last og tildekking av vrak og forurenset havbunn
- Tildekking av vraket med last og forurenset havbunn.

I begge alternativene er det første, nødvendige steget å etablere en støttefylling for å stabilisere skråningen under vrakets baugseksjon. Fyllingen er detaljprosjektert og lagt ut på anbud i 2015, og det tas sikte på å inngå kontrakt høsten 2015. Opprinnelig var også selve etableringen av støttefyllingen planlagt gjennomført i 2015, men av hensyn til forsvarlig planlegging og forberedelser av arbeidene og av værforholdene om vinteren er etableringen nå planlagt til mai-juni 2016.

I 2014 ble den statlige slepebåtberedskapen i regi av Kystverket ivaretatt av til sammen fire fartøyer, to i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett på Sørlandet. Denne beredskapen må ses i sammenheng med andre private og offentlige fartøyer med slepekapasitet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015 ¹	Forslag 2016
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 692 268	1 685 200	1 722 800
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	61 664	131 920	62 000
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	656 981	582 511	553 200
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>		58 000	49 300
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	207 471	178 126	197 300
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	72 059	63 963	20 500
71	Tilskudd til havnesamarbeid		10 000	10 300
	Sum kap. 1360	2 690 443	2 709 720	2 615 400

¹ Ved behandlingen av Prop. 119 S/Innst. 360 S (2014 – 2015) ble kap. 1360, postene 01 og 30 redusert med hhv. 10 mill. kr og 25 mill. kr.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2,6 mrd. kr i 2016 som er noe lavere enn saldert budsjett for 2015.

Det foreslås 1,7 mrd. kr til post 01 Driftsutgifter, som er om lag samme nivå som i 2015. På post 21 Spesielle driftsutgifter, foreslås 62 mill. kr som er 69,2 mill. kr lavere enn i saldert budsjett og skyldes et lavere behov for midler til U-864 i 2016. På post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, og post 45 Større utstyrsanskaffelser, foreslås bevilget henholdsvis 553,2 mill. kr og 197,3 mill. kr.

Det foreslås bevilget 49,3 mill. kr på post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. På post 71 Tilskudd til havnesamarbeid, foreslås bevilget 10,3 mill. kr, mens det på post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, foreslås bevilget 20,5 mill. kr for å innfri tilsagn som er gitt i 2015.

Forslaget til bevilgning til virksomhetsområdene i Kystverket som inngår i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–23* innebærer at 64,7 pst. av planrammen vil være oppfylt etter tre år av planperioden 2014–2017.

Tabell 5.34 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017

Virksomhetsområder på kap. 1360 som inngår i planrammen for NTP	NTP 2014–2017 ¹	Saldert budsjett 2014	Saldert budsjett 2015	Budsjettforslag 2016	NTP-oppfølging 2014–2017
Navigasjonsinfrastruktur ²	464,3	473,7	470,4	508,7	78,2
VTS (sjøtrafikksentraler, som inngår i NTP) ³	55,2	51,4	50,5	50,3	68,9
Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon	189,9	170,3	175,8	185,5	70,0
Virkemidler for godsoverføring	235,7	26,3	27,5	123,9	18,8
Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg	284,5	301,0	426,1	156,4	77,6
Farleder	302,2	173,0	149,5	356,4	56,2
Fartøy	63,1	81,8	81,8	81,8	97,2
Sum	1594,9	1277,5	1381,6	1463,1	64,7

¹ Gjennomsnittlig planramme for første periode i Nasjonal transportplan, 2014–2017, forutsatt jevn oppfølging i perioden

² Inkludert BarentsWatch

³ Viser bare statlige utgifter til drift av sjøtrafikksentralen i Vardø og statlige investeringer ved sentralene

Mål og prioriteringer 2016

Utbedring av flere farleder og reduksjon av losbedringsavgiften er viktige tiltak for å stimulere til mer godstransport på sjø. I forslaget øker bevilgningen til farleder med 56,4 pst. Losavgiftene reduseres med 86 mill. kr.

Prosjektet *Bred samfunnsanalyse av godstransport* har gitt ny kunnskap bl.a. om nasjonale og grenseoverskridende varestrømmer, terminalstruktur, mulige tiltak og virkemidler rettet mot de ulike transportmidlene. Det følges opp med en tverretattlig godsstrategi som en del av neste Nasjonale transportplan. Videre er Samferdselsdepartementet i dialog med de kommunale havneierne for å se nærmere på kvaliteten i datagrunnlaget for gods som lastes og losses i havnene. Dette er også tiltak som gir økt kunnskap om hvordan godstransporten på sjø kan øke.

For å styrke den forebyggende sjøsikkerheten og beredskapen mot akutt forurensning startes byggingen av et fjerde multifunksjonsfartøy i 2016.

Navigasjonsinfrastrukturen må ha høy kvalitet og levere stabil informasjon til brukerne. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet fortsetter i 2016.

Det foreslås å starte opp tre nye farledsprojekter og to nye prosjekter i fiskerihavner. Videre vil det bli arbeidet med å planlegge ny havneinfrastruktur i Longyearbyen.

I 2015 ble det opprettet en tilskuddsordning for å stimulere til bedre samarbeid mellom havnene. Ordningen videreføres i 2016.

Videre oppfølging av havnestrategien vil være en prioritert oppgave i 2016.

For losordningen vil hovedprioriteringer for 2016 være å implementere resultatene fra konkurranseutsettingen av tilbringertjenesten, forskriftsarbeidet under ny loslov og å utøve tilsynsmyndighet for farledsbevisordningen og etterlevelsen av losplikt.

I 2016 prioriteres vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretninger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen på basis av bl.a. trafikk- og risikovurderinger. For å sikre en framtidig robust tjeneste vil også funnene fra SOROS (Strategisk overordnet risiko og sårbarhetsanalyse) bli lagt til grunn ved prioritering av tiltak.

Norge har koordinert IMO's strategiarbeid for E-navigasjon. Arbeidet har gått inn i en fase der IMO vil legge til rette regelverk og standarder. Ved implementeringen av E-navigasjon i Norge vil Kystverket samarbeide med brukere og leverandører av E-navigasjonstjenester. I 2016 vil en norsk E-navigasjonsdemonstrator bli satt i drift.

Arbeidet med å forenkle og tilpasse meldepliktregimet for skipsanløp til og avgang fra norske havner vil bli prioritert. Det tas bl.a. sikte på å forenkle brukergrensesnittet for SafeSeaNet Norway.

De fem sjøtrafikksentralene har behov for oppgradering. I 2016 prioriteres fornying av teknisk utstyr.

De fleste av de AIS basestasjonene som Kystverket opererer langs kysten er i ferd med å nå sin tekniske levealder. Det tas sikte på ferdigstille arbeidet med å fornye basestasjonene i 2016. Forberedelsene til å etablere landbaserte basestasjoner langs de mest trafikkerte delene av kysten av Svalbard fortsetter. For å opprettholde målet om å ha to AIS-satellitter operative til enhver tid, vil det settes i drift ytterligere én AIS-satellitt i 2016. Kystverket har i 2015 satt i drift en mottaksstasjon i Vardø for å motta informasjonen fra satellittene.

Innenfor havnesikring og terrorberedskap i havner videreføres i 2016 arbeidet med å påse at norske havneanlegg er sikret i tråd med bestemmelsene i regelverket, samt føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til gjeldende havnesikringsregelverk. Kystverket vil opprettholde sin døgnkontinuerlige vaktordning for maritime sikringshendelser.

En viktig forutsetning for reduksjon av klimagasser i transportsektoren er tilgang på fornybare energibærere og mer klimavennlig drivstoff. Bedre tilgang til landstrøm og tankingsfasiliteter for LNG kan være viktige bidrag i dette arbeidet. Kystverket vil øke sin kompetanse på dette området.

Gjennom planmedvirkning og planlegging av egne farledstiltak vil Kystverket bidra til en helhetlig regional og nasjonal infrastruktur. Effektive farleder, optimal lokalisering og drift av havner vil kunne gi klimagassreduksjoner. Kystverket bidrar til økt kunnskap om utslipp fra sjøtransport bl.a. gjennom *Havbase* hvor utslipp kan beregnes ved å koble AIS-data med skipsspesifikk informasjon om utslippsprofil.

En bærekraftig kystforvaltning må ivareta hensynet til naturmangfold og vannkvalitet. Sårbare områder må beskyttes mot påvirkning fra sjøtransport. Det vil derfor bli tatt hensyn til risiko for tap av naturmangfold ved disponering av areal i farvannet og ved innføring av sjøsikkerhetstiltak.

Ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av maritim infrastruktur skal miljøhensyn ivaretas, og Kystverket vil fortsette samarbeidet med kommuner og statlige myndigheter ved opprydding av forurensete sedimenter i forbindelse med egne havne- og farledstiltak.

Kystverket bidrar til å vurdere miljøpåvirkningen fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen, og følger opp påvirkningen fra egne tiltak på vannkvaliteten.

Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse legges til grunn for arbeidet med å styrke den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning vil benyttes til gjennomføring av tiltak som er prioritert i analysen.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 1 723 mill. kr.

Kystverkets oppgaver omfatter overordnet ledelse og strategisk planlegging, bl.a. transportplanlegging i forbindelse med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver, kommunikasjon og deltakelse i internasjonale organisasjoner. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og begrense skadeeffektene ved akutt forurensning.

En stor del av Kystverkets oppgaver er knyttet til investeringer og tjenesteproduksjon, som los-tjenesten, sjøtrafikksentraler og utbygging og utbedring av farleder. Kystverkets forvaltningsoppgaver er nedfelt i bl.a. havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven. Dessuten ivaretas etatens ansvarsområder i ulike planprosesser etter annet lovverk.

Kystverket har også ansvaret for arbeidet med kystkultur. Det settes i tillegg av midler til Short Sea Promotion Centre, som skal bidra til å fremme sjøtransporten.

Navigasjonsinfrastruktur

Det foreslås 367,5 mill. kr til drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur, som kan bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Drift og vedlikehold av installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres. Av forslaget til bevilgning vil 17,5 mill. kr gå til å videreutvikle BarentsWatch som et helhetlig overvåknings- og informasjonssystem for hav- og kystområdene. Til drift av elektroniske meldings- og navigasjonstjenester foreslås 20,6 mill. kr.

Sjøtrafikksentraler

Det foreslås 102,4 mill. kr til drift av sjøtrafikksentralene som skal overvåke, gi informasjon til og organisere skipstrafikken i områder med høy trafikk og stor risiko. Driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge er avgiftsfinansiert, jf. omtalen under kap. 5577, post 74. Utgiftene til driften av sjøtrafikksentralen i Vardø dekkes i sin helhet over statsbudsjettet.

Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Det foreslås 179,2 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, havnesikkerhet og administrasjon.

Midlene skal gå til å øke Kystverkets kompetanse på godstransport og intermodale transportløsninger, slik at etaten styrkes som transportetat. For neste nasjonale transportplan skal Kystverket utrede virkemidler som kan bidra til å realisere potensialet for å overføre gods fra vei til sjø, herunder vurdere en insentivordning for godsoverføring rettet mot bedrifter som velger å benytte sjøtransport i stedet for vegtransport.

Losordningen

Losordningen omfatter lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen.

Det foreslås 741,3 mill. kr til driften av lostjenesten inkludert kjøp av tilbringertjenester. Lostjenesten er i hovedsak avgiftsfinansiert. Det legges opp til at lostjenesten delvis finansieres gjennom statlige bevilgninger ved at avgiftene reduseres med 86 mill. kr, jf. omtalen under kap. 5577, post 74.

Beredskap mot akutt forurensning

Det foreslås 322,7 mill. kr til drift og utvikling av beredskapen mot akutt forurensning. Dette omfatter bl.a. utgifter til flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, gjennomføring av kurs og øvelser for å sikre rask og effektiv gjennomføring av aksjoner mot akutt forurensning. Videre vil bevilgningen bli benyttet til slepebåtberedskap, samarbeids- og beredskapsavtaler med private aktører, forskning- og teknologiutvikling og oppfølging av internasjonale forpliktelser og samarbeid.

Kystkultur

Mange av etatens kulturminner er helt eller delvis fortsatt i bruk, enten av Kystverket selv eller leietakere. Kystverket skal arbeide for å forbedre forvaltning og alternativ bruk av fyrstasjonene. Arbeidet med forvaltningsplaner for og formidlingstiltak på fyrstasjoner skal videreføres i samarbeid med Kystverkmusea.

Kystverkmusea er organisert som et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes Fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre Museum og Museum Nord. Kystverkmusea skal dokumentere og for-

midle etatens historie. For 2016 foreslås det å styrke Kystverkmusea med sikte på å innlemme Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark på samme betingelser som de øvrige deltakerne i Kystverkmusea. Det forutsettes at museet i Finnmark vil ha en lokal og/eller regional medfinansiering på minimum 40 pst. av totalfinansieringen. Med dette vil Kystverkmusea også dekke de nordligste områdene av landet. Det foreslås bevilget 9,8 mill. kr til kystkultur i 2016. Av dette går 9,3 mill. kr til Kystveksmusea.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 62 mill. kr. Beløpet dekker utgifter til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning, herunder bl.a. fjerne gjenstander i eller nær leia som kan medføre fare for skipstrafikken. 50 mill. kr vil benyttes til videre arbeider med miljøtiltak for U-864 utenfor Fedje.

I tilfeller av akutt forurensning kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i gang, eller garantier for kommuner som starter aksjoner med vesentlige driftsutgifter, og som selv ikke er i stand til å dekke utgiftene før erstatningsbeløpet er innbetalt. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre inntil 70 mill. kr pr. aksjon utover bevilgningen, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Det foreslås bevilget 553,2 mill. kr på posten i 2016. Bevilgningen omfatter investeringer i navigasjonsinfrastruktur, fiskerihavner og farleder.

Navigasjonsinfrastruktur

Det foreslås 62,4 mill. kr til å fornye eller sette opp nye navigasjonsinnretninger. Fornying av innretninger er en del av arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet og er basert på en nyttekostnadsvurdering av vedlikehold sammenliknet med fornying. Nye innretninger etableres basert på bl.a. trafikk- og risikovurderinger, særlig i farleder for hurtigbåter og ro-ro passasjerferger.

Fiskerihavner

Kystverket foretar utdyping av innseiling til fiskerihavner og bygging/vedlikehold av moloer i disse havnene. Etaten skal søke å avhende ikke-næringsaktive fiskerihavner.

For 2016 foreslås 134,6 mill. kr til å gjennomføre fiskerihavnprosjekter. Av dette foreslås 20,5 mill. kr til større vedlikehold.

Av forslaget til bevilgning for 2016 vil 76,1 mill. kr gå til å gjennomføre tiltak i følgende fiskerihavner:

- Hovden fiskerihavn, Bø kommune, Nordland – videreføring, ferdigstilles i 2016
- Napp fiskerihavn, Flakstad kommune, Nordland – videreføring, ferdigstilles i 2016
- Salthella fiskerihavn, Austevoll kommune, Hordaland – videreføring, ferdigstilles i 2016
- Myre fiskerihavn, Øksnes kommune, Nordland – videreføring, ferdigstilles i 2016
- Berlevåg fiskerihavn, Berlevåg kommune, Finnmark – videreføring, ferdigstilles i 2016
- Mehamn fiskerihavn, Gamvik kommune, Finnmark – oppstart i 2016
- Båtsfjord fiskerihavn, Båtsfjord kommune, Finnmark – oppstart i 2016.

Havner

Det foreslås 15 mill. kr til planlegging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen.

Oppgradering av havneinfrastrukturen på Svalbard er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er satt av inntil 200 mill. kr i statlige midler i planperioden til å oppgradere og bygge ny havneinfrastruktur i Longyearbyen, med utgangspunkt i en kostnad på 400 mill. kr. Det er videre lagt til grunn at prosjektene ev. realiseres med bidrag fra lokale aktører og privat næringsvirksomhet. Kystverket vil gis i oppdrag å vurdere konsepter foreslått av Longyearbyen lokalstyre, samt utrede og vurdere andre aktuelle konsepter for oppgradering av havneinfrastrukturen.

Farleder

Det foreslås 341,4 mill. kr for å gjennomføre farledsutbedringer. Tiltakene skal bidra til at farleder får seilingsdybde, bredde og manøvreringsrom som ivaretar behovet for sikkerhet og framkomlighet. Med forslaget til bevilgning kan det gjennomføres følgende farledsutbedringer i 2016:

- Innseiling Tromsø, Tromsø kommune, Troms – oppstart i 2016
- Innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble kommune, Telemark – oppstart i 2016
- Grøtøyleden, Steigen kommune, Nordland – oppstart i 2016
- Nordlig innseiling Ålesund, Ålesund kommune, Møre og Romsdal – oppstart 2016

- Innseiling Oslo, Oslo, Bærum og Nesodden kommuner, Oslo og Akershus – videreføring, ferdigstilles i 2016
- Innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – videreføring, ferdigstilles i 2017.

Farledsprosjektet Borg havn Røsvikrenna (Borg I) ble omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Tiltaket har blitt endret underveis og påvist mengde forurenset masse har økt betydelig. Prosjekt- og utredningsunderlag må derfor gjennomgås på nytt før det tas stilling til videre håndtering av Borg havn Røsvikrenna. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 49,3 mill. kr til tiltak innenfor kystforvaltningen i de tre nordligste fylkene for å kompensere for økt arbeidsgiveravgift fra 1. juli 2014. Tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnader for næringsvirksomhet som bruker skip.

Hele bevilgningen på posten vil nyttes til å bedre innseilingsforholdene til kvartssittbruddet innerst i Leirpollen i Tana kommune. Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdyping ned til -9 meter. Kostnadsrammen er totalt på 150 mill. kr.

Prosjektet Polarbase Hammerfest vil bli ferdigstilt i 2015.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 197,3 mill. kr i 2016.

Bevilgningen omfatter anskaffelser av produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentraler, transportplanlegging, kystforvaltning, administrasjon, Kystverkets rederi, lostjenesten og beredskap mot akutt forurensning som overstiger 200 000 kr.

Tilbringertjenesten, som er transport av los til og fra lospliktig skip ved bruk av losbåter blir konkurranseutsatt. Det forventes en kostnadsreduksjon sammenliknet med tidligere år, men det er usikkert hvor stor denne blir.

Til tyngre anleggsmidler for vedlikehold og utbedring av navigasjonsinfrastruktur, samt til fornying av AIS og DGPS foreslås 33 mill. kr.

Den tekniske fornyingen av sjøtrafikksentralene bidrar til økt sjøsikkerhet gjennom å bedre driftssikkerheten og overvåkingsevnen til sentralene. Videre vil det bli lettere for sjøtrafikksentra-

lene å identifisere fartøy eller situasjoner som innebærer potensielt høy risiko for uhell og ulykker. Fornyingen vil også bidra til å redusere det framtidige vedlikeholdsbehovet og således gjøre driften av sjøtrafikksentralene mer kostnadseffektiv.

Til fornying av det tekniske utstyret i sjøtrafikksentralene foreslås 28,8 mill. kr. Om lag 2 mill. kr av dette dekkes inn gjennom avgifter, jf. kap. 5577, post 74.

Det foreslås 81,8 mill. kr til å bygge et fjerde multifunksjonsfartøy til Kystverket i 2016. Byggingen går over to år, jf. forslag til romertallsvedtak.

Innen beredkapsområdet foreslås 14,2 mill. kr til å følge opp den ordinære utskiftingsplanen for oljevernmateriell, anskaffelse av høyhastighetslenser og oppfølging av miljø- og beredkapsanalysen

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Som omtalt i Nasjonal havnestrategi vurderes det å endre virkemiddelbruk og forvaltningsansvar

for fiskerihavnene. Som første ledd i dette arbeidet foreslås å avvikle tilskuddsordningen rettet mot kommunale fiskerihavntiltak fra og med 2016.

For å dekke tilsagn som er gitt i 2015, foreslås en bevilgning på post 60 på 20,5 mill. kr.

Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Tilskuddsordningen ble opprettet i 2015. Flere kommuner er eiere av havner med gods- og persontrafikk. Ordningen skal stimulere havnene til bedre utnyttelse av infrastruktur som igjen kan gi lavere enhetskostnader for godstransport til sjøs. Det gis tilskudd bl.a. til tiltak som legger til rette for fellesfunksjoner og havnesammenslåing. Støtten må gis innenfor rammen av EUs statsstøtte- og konkurranseregulering. Midlene vil lyses ut på vanlig måte og prosjektene vil velges ut basert på fastsatte kriterier. Tilskuddsordningen administreres av Kystverket.

Det foreslås bevilget 10,3 mill. kr til ordningen i 2016.

Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2014	budsjett 2015	
02	Andre inntekter	19 354	11 102	11 400
	Sum kap. 4360	19 354	11 102	11 400

Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens bered-

skap mot akutt forurensning. Det budsjetteres med 11,4 mill. kr på posten i 2016.

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

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2014	budsjett 2015	
74	Sektoravgifter Kystverket	840 530	829 068	749 000
	Sum kap. 5577	840 530	829 068	749 000

Ved behandlingen av Prop. 119 S (2014–2015) og Innst. 360 S (2014–2015) ble kap. 5577, post 74 økt med 2,2 mill. kr.

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Posten omfatter Kystverkets inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften og den budsjetteres med 749 mill. kr i 2016.

Losavgiftene skal dekke en andel av kostnadene for lostjenesten. Avgiftene består av:

- Losingsavgift som betales ved faktisk bruk av los

- Losberedskapsavgift som betales både ved faktisk bruk av los og av fartøy som seiler med farledsbevis
- Farledsbevisavgift som betales ved utstedelse, fornying eller endring av farledsbeviset.

Losavgiftene foreslås redusert med 86 mill. kr sammenliknet med utgiftsrammen for lostjenesten.

Sikkerhetsavgiften skal dekke driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje.

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

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015 ¹	Forslag 2016
01	Driftsutgifter	47 175	45 197	61 800
	Sum kap. 1361	47 175	45 197	61 800

¹ Ved behandlingen av Prop. 119 S/Innst. 360 S (2014 – 2015) ble kap. 1361, post 01 økt med 3 mill. kr.

Til driften av Samfunnet Jan Mayen og utgifter i forbindelsen med avviklingen av navigasjonssystemet Loran C foreslås bevilget 61,8 mill. kr i 2016.

Når det norske Loran-C systemet legges ned fra 1. januar 2016 avvikles de fire norske stasjonene Jan Mayen, Bø, Berlevåg og Værlandet. Norsk tilstedeværelse på Jan Mayen opprettholdes imidlertid.

Samferdselsdepartementet koordinerer driften av og har forvaltningsansvaret 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, Telenors Maritim Radio og seismiske stasjoner. Samferdselsdepartementet har avtaler med de institusjonene som har ansvaret for disse

tjenestene. Avtalene omfatter bl.a. inndekning av felleskostnader.

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen på posten dekker kostnadene til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen. Det foreslås å bevilge 61,8 mill. kr. på posten i 2016. Posten er økt med 16,6 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2015. Av dette er 12 mill. kr er knyttet til utbedring av infrastruktur på Jan Mayen som omfatter oppgradering av ingeniørmateriell og utbedring av intern vannforsyning, varmeanlegg og det elektriske anlegget.

Om lag 4 mill. kr av økningen er satt av til avviklingen av Loran-C systemet. Etter nedleggelsen vil det påløpe utgifter til nedbygging av stasjonene, bl.a. til å rive/avhende bygninger og master, samt lønnskostnader.

Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran C

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
07	Refusjoner og andre utgifter	7 115	5 385	5 500
	Sum kap. 4361	7 115	5 385	5 500

Post 07 Refusjoner og andre inntekter

Posten omfatter refusjoner for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. De som betaler er Meteorologisk Institutt, Kongsberg 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 budsjetteres med 5,5 mill. kr på posten i 2016.

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

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 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
1370	Posttjenester	270 000	418 000	403 000	-3,6
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	376 546	358 772	309 100	-13,8
	Sum kategori 22.10	646 546	776 772	712 100	-8,3

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 15/16
4370	Posttjenester	2 055			
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	174 348	171 578	178 200	3,9
5618	Aksjer i Posten Norge AS	256 000	300 000	220 000	-26,7
	Sum kategori 22.10	432 403	471 578	398 200	-15,6

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 teleområdet omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, eierstyring av Posten Norge AS, kjøp av post- og banktjenester, tilskudd til telesikkerhet og -beredskap og til bredbåndsutbygging.

Samlet foreslås det å bevilge 712,1 mill. kr til post og telekommunikasjoner.

Til kjøp av post- og banktjenester foreslås 403,0 mill. kr, mens det til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet foreslås bevilget i alt 308,9 mill. kr. Til driften av etaten foreslås 179,6 mill. kr, mens det til de to ordningene tilskudd til telesikkerhet og -beredskap og tilskudd til bredbåndsut-

bygging foreslås bevilget henholdsvis 78,0 mill. kr og 51,5 mill. kr.

Det er foreslått å budsjettere med et utbytte fra Posten Norge AS på 220 mill. kr i 2016.

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, avtaler og pålegg om leveringspliktige post- og ekom-tjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i markedene for post og elektronisk kommunikasjon. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. å kontrollere kvaliteten på tjenestene, sikkerheten i nett og tjenester og å legge til rette for konkurranse i post- og ekommarkedene.

Det legges til rette for konkurranse i sistnevnte marked bl.a. ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon som har sterk markedsstilling.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen for å sikre bosetting og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet på postområdet er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og med høy kvalitet. Målet har i all hovedsak blitt fulgt opp gjennom egen regulering av sektoren, krav i Posten Norge AS' konsesjon, bruk av enerettsoverskuddet til å dekke ulønnsomme leveringspliktige tjenester og statlig kjøp av slike tjenester.

Posten Norge AS har hittil hatt enerett til å formidle lukkede brev under 50 gram. I den nye postloven som vil tre i kraft 1. januar 2016 åpnes det for konkurranse i hele postsektoren, jf. Prop. 109 L (2014–2015) *Lov om posttjenester (postloven)* og Innst. 314 L (2014–2015). Videre blir det innført et krav om postomdeling fem dager i uken, mot tidligere seks dager i uken. I områder som ikke har alternative leveringsmuligheter skal det fortsatt omdeles aviser seks dager i uken. Å sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet gjennom leveringsplikt for grunnleggende posttjenester vil også være en del av den nye postreguleringen.

Det primære målet med statens eierskap i Posten Norge AS er knyttet til selskapets samfunnsoppdrag. Samtidig skal selskapet også sikre en god forvaltning av statens verdier og en god industriell utvikling av selskapet. Posten skal drive sin virksomhet på forretningsmessig grunnlag og må derfor søke effektive løsninger.

Posten er et nordisk post- og logistikkonsern som utvikler og leverer helhetlige løsninger innen post, kommunikasjon og logistikk. Markedene for konsernets tjenester er i kraftig utvikling, drevet av globalisering og teknologiske endringer som skaper endret kundeatferd og økt konkurranse. Posten har som følge av fallende brevvolum gjennomført betydelige omstillinger innen postvirksomheten. Samtidig har konsernet vokst kraftig innen logistikksegmentet, hovedsakelig gjennom oppkjøp.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er fortsatt i rask utvikling og sterkt preget av teknologiske og markedsmessige endringer. Sikre og robuste elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet er nødvendige og forventes i dagens samfunn. I deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig

konkurranse og for å fremme sikre, gode, rimelige og framtidsrettede tjenester.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet følger opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de relevante markedene og med en effektiv og hensiktsmessig forvaltning av frekvensressursene. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester over hele landet. Dette er krevende, bl.a. fordi kostnadene for å bygge ut et tilbud til områder med få brukere og lav inntjening er svært mye høyere pr. bruker enn utbyggingskostnadene i områder med flere brukere.

Ordningen med tilskudd til bredbåndsutbygging videreføres. I tillegg har departementet i samarbeid med Nasjonal kommunikasjonsmyndighet sendt på høring en rapport om leveringspliktige elektroniske kommunikasjonstjenester for tiden framover.

Samfunnet blir stadig mer avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer. Endringer i teknologi og bruksmønstre har skapt et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester. I lys av denne utviklingen får bortfall av ekomtjenester bl.a. som følge av ekstremvær og teknisk eller menneskelig svikt, store negative konsekvenser.

Utviklingen i teknologi og tjenester i ekomsektoren skaper utfordringer for personvern, integritet og konfidensialitet. Disse utfordringene må håndteres på en tilfredsstillende måte for brukerne, bl.a. i forbindelse med forvaltningen av fritak fra tilbydernes taushetsplikt etter at datalagringsdirektivet er kjent ugyldig. Elektronisk kommunikasjon sendes i transitt (rutes) og lagres i økende grad på tvers av landegrenser og de ulike landenes jurisdiksjonsområder. For å gi brukerne mulighet til å foreta mer informerte valg knyttet til personvern, setter ekomloven med forskrifter krav til at tilbyderne skal opplyse brukerne dersom intern norsk kommunikasjon sendes via utlandet.

Resultatrapport 2014

Posten Norge AS har i løpet av de siste årene gjennomført flere tiltak av forretningsmessig karakter som er i tråd med de eierpolitiske rammene for selskapets virksomhet, jf. Meld. St. 18 (2011–2012) *Virksomheten til Posten Norge AS*. Et svært viktig tiltak er Postens satsing på lønnsomhetsforbedrende aktiviteter, som de siste årene har gitt en betydelig effektiviseringsgevinst. I tråd med eiermeldingen foretok Posten i 2014 en videre omlegging av ekspedisjonsnettet og opprettet 71

nye Post i Butikk, mens 60 postkontorer ble lagt ned. Fra og med 2015 får ikke Posten lenger tilskudd i form av statlig kjøp for å drive egne postkontorer. Omstillingen har gått etter planen. Posten har etter konkrete forretningsmessige vurderinger valgt å videreføre driften av enkelte egenrevene postkontorer som etter planen skulle omdannes til Post i Butikk bl.a. i tilfeller der det ikke vurderes å foreligge gode nok alternativer. Ved slutten av 2015 vil Postens salgsnett bestå av over 3 000 servicepunkter, 38 postkontorer, rundt 1 400 Post i Butikk og 1 600 landpostruter, samt et antall bedriftssentre. Kravet om å tilby grunnleggende banktjenester gjennom hele Postens ekspedisjonsnett gjelder kun landpostnettet. Posten har avtale med DNB ASA som på forretningsmessig grunnlag leverer banktjenester i hele ekspedisjonsnettet.

I konsesjonen for Posten Norge AS for perioden 2013–2016 er det stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være framme dagen etter innlevering, og 97 pst. skal være framme etter tre dager. Resultatene for 2014 viser at 85,5 pst. av slik brevpost kom fram over natten, mens 99,4 pst. var kommet fram etter tre dager.

Som et ledd i oppfølgingen av kravene i konsesjonen om framsendingskvalitet offentliggjøres også regionale tall for dette. Resultatene for 2014

viser at Posten fortsatt har utfordringer med å oppnå tilfredsstillende kvalitet i Nord-Norge. Dette skyldes bl.a. vanskelige værforhold som påvirker rutegående flytransport.

Totalomsetningen for det norske ekommerkedet var om lag 31,7 mrd. kr i 2014, en økning på om lag 700 mill. kr fra 2013.

Tilbyderne har gått bort fra å prise tellerskritt, SMS, MMS og data hver for seg, og brukerne kjøper nå pakker der data prises og andre tjenester stort sett er gratis. Dedikerte dataabonnementer gjelder i dag stort sett hytteovner og alarm-systemer. Det ventes at antall mobilabonnementer totalt vil gå ned ettersom tilbyderne leverer bedre samleløsninger til brukerne.

I 2014 var om lag 81 pst. av den totale taletrafikken i norske nett fra mobiltelefon. Mobilnettene brukes også i svært stor grad til oppkobling mot internett. Den totale datatrafikken i mobilnett økte med 73 pst. fra 2013.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS, CDMA og LTE. Kringkasterne i Norge er i full gang med overgangen fra analog (FM) til digital radio (DAB/DAB+). Dekningsgraden for de ulike nettene går fram av tabell 5.35.

Tabell 5.35 Dekningsgrad etter type nett pr. september 2015

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil 2G (GSM)	99,8	84,3
3G (UMTS)	96,0	49,4
3G (CDMA) ^{1,2}	91,0	75,0
4G (LTE)	92,0	39,0
Bredbånd over 4 Mbit/s/30 Mbit/s/100/s	99,9/79,0/73,0	
Digital-TV/digitalt mottak av NRK	98,0/100	
Digitalradio (DAB/DAB+)		
– Regionblokka (NRK)	99,5	
– Totalt for Riksblokk 1, Riksblokk 2 og Lokalradioblokka	92,9	

¹ 3G-nettet etablert med CDMA-teknologi er under ombygging til et 4G-nett basert på LTE-teknologi. Ombyggingen skal etter planen være ferdig medio oktober 2015.

² Dekningstallene for 4G er omtrentlige på grunn av stor utbyggingsaktivitet og stadig økning i dekningsgraden.

³ For øvrig informasjon om bredbåndsdekning i Norge, se rapporten Bredbåndsdekning 2015, Nexia (2015), på regjeringen.no

Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltenester har bidratt til en utbygging som ligger langt over de konsesjonskravene som ble fastsatt da nettene skulle etableres.

I dag har Telenor ASA, TeliaSonera Norge AS og ICE Norge AS tillatelser til å bygge ut mobilnett, og det tilbys mobile bredbåndstjenester basert på disse selskapenes nett. Disse oppgraderes stadig for å tilby høyere dataoverføringshastigheter og bedre dekning.

Det er lagt til rette for teknologinøytral bruk av GSM-frekvensbåndene omkring 900 og 1800 MHz. Innehaverne av rettigheter i båndet har mulighet til å benytte annen teknologi enn GSM for å tilby mobile bredbåndstjenester. Bruk av annen teknologi enn GSM i disse frekvensbåndene gir forbedret dekning for mobile bredbåndstjenester. Spesielt gjør båndet under 1 GHz det billigere for tilbyderne å utvide sin dekning for mobilt bredbånd.

Utbyggingen av høyhastighets mobilt bredbånd basert på teknologien LTE skjøt for alvor fart i 2014 etter at frekvensene i 800 MHz-båndet ble tatt i bruk. Frekvenser i 800 MHz-båndet gjør det mulig med dekning av store geografiske områder. Telenor og TeliaSonera har derfor kunnet tilby høyhastighets mobilt bredbånd til store deler av landet i løpet av svært kort tid.

Etter auksjonen i desember 2013 har også ICE Norge AS tillatelser i 800-, 900- og 1800-båndet, og ICE bygger ut med LTE-teknologi. Dekningen for LTE er i 2020 ventet å være lik dagens dekning for GSM. Dette er mulig å nå på grunn av dekningsgenskapene til 800 MHz-båndet, og fastsatte dekningsforpliktelser i 800 MHz-båndet. TeliaSonera kjøpte den såkalte dekningsblokken i auksjonen og forplikter seg dermed til å tilby mobil bredbånddekning til 98 pst. av befolkningen senest innen utgangen av 2018.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet startet i 2014 arbeidet med å lage harmoniserte retningslinjer for hvordan mobiloperatørene oppgir og informerer om sin dekning til forbrukerne. Arbeidet gjøres i samarbeid med mobiloperatørene. Det er planlagt å ha retningslinjene klare i løpet av 2015.

I dag har nesten alle et bredbåndstilbud der de bor. Utbyggingen av bredbånd med høy kapasitet pågår for fullt, men det er fortsatt store geografiske forskjeller i tilbudet av bredbånd med de høyeste kapasitetene. Videre er kapasitetsbehovet hos bredbåndsbbrukere stadig økende. Samtidig har de fleste husholdninger og virksomheter tilbud om bredbånd med langt høyere kapasitet enn de faktisk abonnerer på.

Ved utgangen av 2014 var det i underkant av 2 mill. faste bredbåndsabonnementer for bedrifter og i privatmarkedet, en økning på om lag 70 000 fra 2013. Privatmarkedet står for 93 pst. av abonnementene. Ved utgangen av 2014 fordelte abonnementene i privatmarkedet seg med om lag 35 pst. på telefonlinjer (xDLSL), 33 pst. på kabel-TV-tilknytninger og om lag 30 pst. på fibertilknytninger.

Utbyggingen av et bakkebasert digitalradionett med DAB/DAB+ teknologien har pågått over flere år. I rapport av 17. februar 2015 sammenfattet Nasjonal kommunikasjonsmyndighet dekningsberegninger og målinger. Hovedkonklusjonene var at Stortingets dekningskrav knyttet til slukkevilkår for FM-nettet var oppfylt innen 1. januar 2015. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har så langt tildelt tre landsdekkende frekvensblokker for digital radio; Regionblokk (NRK), Riksblokk 1 og Riksblokk 2. I tillegg har den tildelt frekvensblokker til noen lokalradioregioner med varighet ut 2016.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har ledet et prosjekt for å se nærmere på konsekvenser for bakkenettet for TV ved eventuelt bortfall av 700 MHz-båndet. I samarbeid med NTV, NRK, RiksTV og Norkring har etaten utarbeidet en rapport om tekniske konsekvenser for det digitale bakkenettet for TV hvis 700 MHz-båndet (694–790 MHz) i framtida blir tildelt til mobile tjenester.

I tillegg har Nexia på oppdrag fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet utarbeidet en rapport som estimerer kostnader for fem ulike tekniske scenarioer for det digitale bakkenettet for TV. Begge konsekvensrapportene for 700 MHz-båndet ble publisert i januar 2015, og vil bidra til beslutningsgrunnlaget for framtidig bruk av 700 MHz-båndet og konsesjonsperiode for bakkenettet.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med sikkerhet og beredskap i de norske ekomnettene gjennom tilsyn, systematisk kartlegging av infrastruktur, risiko- og sårbarhetsanalyser, hendelsesrapportering og øvelser. Formålet er at myndighetene skal være oppdatert på sikkerhetstilstanden i nettene, gjennomføre nødvendige tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

I 2014 og 2015 har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeidet videre med tiltak som følge av ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall, menneskelige feil mv. De prioriterte tiltakene i 2014 rettet mot mobilnett og -tjenester var bl.a. innføre krav om minimum reservestrømkapasitet i mobilnettene, følge opp forskrift om prioritet i mobilnett, styrke beredskapslager, sikre sam-

handling og informasjonsutveksling mellom sikkerhetsmyndighetene og ekomtilbydere, og følge opp krav om konfidensialitetsbeskyttelse i GSM-nettene.

De konkrete påleggene fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet knyttet til GSM-sikkerhet i 2013 har styrket sikkerheten i disse nettene betydelig. Norske nett rangeres på topp globalt når det gjelder sikkerhet. I tillegg prioriteres det generelle arbeidet med å styrke hendelseshåndteringen i sektoren.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har styrket tilsynsvirksomheten. Det ble i 2014 ført både stedlig og dokumentbasert tilsyn med ekomtilbydere på anlegg, sikkerhetsrutiner, varsling av ruting av trafikk via utlandet, og varslingsrutiner mot myndighetene.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen ga Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også i 2014 tilskudd til innkjøp av reservemateriell til tilbydernes beredskapslagre.

Tilskuddsmidler ble også benyttet for å starte opp et program for forsterket ekom. I samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og fylkesmennene ble det i 2014 utpekt ett område i hver av landets kommuner som er særlig viktig for lokal krisehåndtering. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har, i samarbeid med ekomtilbyderne og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, startet opp programmet *Forsterket ekom* for basestasjoner som betjener de utvalgte områdene. Basestasjonene vil bli forsterket både med utvidet reservestrømkapasitet (tre døgn) og alternative transmisjonsløsninger for å sikre vedvarende tilgjengelighet til mobile ekomtjenester ved langvarig strømutfall. De mest sårbare kommunene prioriteres.

I 2014 ble det etablert en tilskuddsordning til utbygging av bredbånd. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tildelte midlene etter at fylkeskommunene hadde vurdert og rangert søknader fra sitt eget fylke.

Mål og prioriteringer

Den nye postloven som trer i kraft fra 1. januar 2016 har som mål å legge til rette for at brukere over hele landet skal få tilgang til gode og framtidsrettede posttjenester og et likeverdig tilbud av leveringspliktige tjenester til overkommelig pris, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser, jf. Prop. 109 L (2014–2015) og Innst. 314 L (2014–2015). Postens enerett på formidling av brevpost under 50 gram bortfaller fra 1. januar 2016. Staten vil fremdeles sikre tilgang til grunnleggende post-

tjenester gjennom avtale eller pålegg. Omfanget av leveringsplikten videreføres, med unntak av at generell lørdagsomdeling av postsendinger avskaffes. For å sikre at alle får levert aviser på lørdager innføres leveringsplikt for aviser på steder uten et ordinært avisbudnett.

Postens konsesjon vil avvikles og erstattes med en avtale om utførelse av leveringspliktige tjenester eller et enkeltvedtak som utpeker ansvarlig tilbyder for leveringspliktige tjenester. Fram til vedtak er fattet eller avtale er inngått, vil Posten være leveringspliktig tilbyder. Konsesjonen videreføres for krav til tjenestekvalitet. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fører tilsyn med etterlevelsen av kravene.

Det er en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal i 2016 fortsatt følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene.

Regjeringen vil videreføre en markedsbasert teknologinøytral bredbåndspolitikk og arbeide for mest mulig kostnadseffektive føringsveger slik at det blir lønnsomt å bygge ut bredbånd. Det legges til rette for bærekraftig konkurranse i bredbåndsmarkedene.

Departementet vil i 2016 fortsatt prioritere tiltak som har som mål å bidra til størst mulig grad av markedsbasert utbygging av bredbånd med tilstrekkelig god kapasitet. I områder uten et grunnleggende godt bredbåndstilbud vil staten fortsatt bidra med tilskudd til utbygging av bredbånd.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil i sitt arbeid med frekvensforvaltningen, bl.a. ved tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, legge vekt på en teknologinøytral og fleksibel forvaltning for å imøtekomme markedsaktørenes behov for ressurser, og gjennom det legge til rette for å utvikle nye, framtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Særlig viktig blir oppfølgingen av tildelte frekvenser i 800 MHz-, 900 MHz- og 1800 MHz-båndene og tilsynet med at dekningskravene for bruk av 800 MHz-båndet etterleves.

Videre skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet føre tilsyn med frekvensbruk, samt arbeide med å avdekke kilder 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. I de kommende årene vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet investere i utstyr for radiopeiling (retningsbestemmende utstyr), spesi-

alutrustede målebiler, avanserte sensorer for deteksjon av tilsiktet ulovlig frekvensbruk, og etablering av flere fjernstyrte målestasjoner for automatisk frekvenstilsyn i tett befolkete områder.

Funnene fra sårbarhetsanalyse av mobilnettene og kost-/nyttevurdering av tiltak i sambandsinfrastrukturen har vært viktige for innretningen av etatens tiltak de senere årene. Dette følges opp videre gjennom tiltak for å forebygge utfall og brudd i kommunikasjonen.

Det prioriteres å styrke tilsynsvirksomheten. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil føre tilsyn og følge opp klassifisering og sikring av anlegg, sikkerhet/beredskap/varslingsrutiner hos tilbyderne, nettkonfidensialitet og integritet, utfallshendelser, samt personvern og datalagring.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil fortsette arbeidet med å tydeliggjøre og skjerpe kravene til robusthet i ekomnettene. Årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsanalyser, med løpende oppdatering av nett- og tjenestetopologi, vil styrke evnen til tidlig identifisering og kostanalyse av aktuelle tiltak.

Ekomtilbydernes evne til å samarbeide seg imellom og med myndighetene for å håndtere kritiske situasjoner bedres gjennom øvelser. Erfaringer fra øvelsen Cyber 2015 vil bli benyttet til å styrke hendelseshåndteringen i tilfelle cyberangrep. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med tiltak for å kunne gi ekomtilbydernes representanter i fylkesberedskapsrådene bedre støtte og styrke arbeidet med felles beredskapsutfordringer for sektoren. Staten styrker egen evne til hendelseshåndtering gjennom bl.a. kompetanseoppbygging for håndtering av cyberhendelser. Cyberøvelsen i 2015 vil inngå som grunnlag for en

større øvelse i regi av Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap i 2016.

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 statlige aktører som EOS-tjenestene og ekomtilbyderne. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet legger til rette for møteplasser og prosesser mellom aktuelle tjenester og tilbydere. Videre har den styrket arbeidet knyttet til regelverksveiledning for tilbyderne på sikkerhets- og beredskapsområdet. Arbeidet har hatt god effekt og prioriteres også i 2016. I tillegg vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vurdere nye krav til konfidensialitet- og integritetsbeskyttelse relatert til sårbarheter i signaleringssystemer og bruk av falske basestasjoner.

Det videre arbeidet med *Forsterket ekom* vurderes som særskilt viktig for å understøtte en bedre lokal og regional krisehåndteringsevne, og vil bli prioritert. Pilotprosjektene i programmet fullføres i 2015, og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil starte utbyggingen fra 2016.

Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre internettsikkerhet og -stabilitet, herunder sikring av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal arbeide videre med dette i 2016.

Regjeringen vil legge fram en stortingsmelding om Digital agenda for Norge våren 2016. En nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon vil inngå som en selvstendig del av stortingsmeldingen.

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2014	budsjett 2015	
70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000	418 000	403 000
	Sum kap. 1370	270 000	418 000	403 000

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Det foreslås å bevilge 403 mill. kr. Forslaget er basert på foreløpige anslag og er usikkert. Bl.a.

skal det inngås avtaler om leveringspliktige tjenester, herunder omdeling av aviser på lørdager.

Tabell 5.36 Beregning av behov for statlig kjøp

	Mill. kr
Ordinær postomdeling på lørdager, halvårseffekt	185
Avisomdeling på lørdager, halvårseffekt	40
3 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	135
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	-
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	-
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	11
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	371
Merkostnader postkontornett	-
Merkostnader grunnleggende banktjenester i landpostnettet	32
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	403
– Enerettsoverskudd	0
Sum statlig kjøp	403

Staten vil trolig ikke rekke å inngå avtaler eller utpeke en leveringspliktig tilbyder tidlig nok til at den nye ordningen kan gjelde før 1. juli 2016. Departementet mener derfor at en i 2016 vil kunne ta ut anslagsvis 50 pst. av full årseffekt ved å avvikle all omdeling av post på lørdager.

Det er lagt inn et anslag for kostnaden for en avisomdelingsordning på lørdager for siste halvår

i 2016 på 40 mill. kr. Denne kostnaden er tidligere beregnet til å ligge på 50–120 mill. kr i året, avhengig av bl.a. det avtalte servicenivået. Den reelle kostnaden vil først foreligge etter at anbuds-konkurransen er avsluttet.

Enerettsoverskuddet bortfaller når eneretten avvikles.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
85	Utbytte	256 000	300 000	220 000
	Sum kap. 5618	256 000	300 000	220 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av kon-

sernoverskuddet etter skatt. I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra Posten på 220 mill. kr i 2016.

Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Driftsutgifter	172 064	162 508	168 900
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	12 283	10 420	10 700
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	89 046	75 844	78 000
71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	103 153	110 000	51 500
	Sum kap. 1380	376 546	358 772	309 100

Ved behandlingen av Prop. 119 S/Innst. 360 S (2014–2015) ble bevilgningen på kap. 1380, post 01 og 45 økt med henholdsvis 5,6 og 4,5 mill. kr.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 168,9 mill. kr.

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 post- og ekomområdet, 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 ekommarkedet. Etaten representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekområdet.

Pr 1. oktober 2014 hadde Nasjonal kommunikasjonsmyndighet 151 tilsatte.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 10,7 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke nødvendig videreutvikling av IT-baserte fagsystemer innkjøp av utstyr til frekvenskontrollen og revisjon av kostnadsmodell LRIC-fastnett og -mobilnett. Videre skal det foretas investeringer knyttet til å etablere Nasjonal kommunikasjonsmyndighet CSIRT (Computer Security Incident Response), som er et miljø for å koordinere håndteringen av logiske

hendelser vedrørende cybersikkerhet innen ekomsektoren.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Det foreslås å bevilge 78,0 mill. kr til å styrke robustheten og beredskapsevnen i ekomnettene.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og tjenester om tiltak utover hva som kan pålegges tilbyderne med hjemmel i ekomloven uten kompensasjon fra staten.

I henhold til avtalene skal tildelte midler benyttes til administrative og organisatoriske beredskapstiltak, lagring og vedlikehold av transportabelt beredskapsutstyr, samt til investeringer i ekominfrastruktur og beredskapsmateriell. Tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveger og bedre håndtering av bortfall av elektronisk kommunikasjon. I tillegg dekkes tilbyderens merkostnader til særskilte lov-pålagte oppgaver.

Mer ekstremvær, og ikke minst økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon, gjør at det er behov for å styrke beredskapsevnen 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 midlene vil bli benyttet til programmet *Forsterket ekom*. Programmet er statens viktigste bidrag til å styrke beredskapsevnen og

øke robustheten i ekomnettene, herunder styring av lokal krisehåndteringsevne. I 2016 vil midlene gå til å anskaffe strømaggregater, etablere nye fibertraseer med mer i kommunene Berlevåg, Gamvik, Røst, Værøy, Flakstad, Moskenes, Stryn, Aurland, Stranda, Stordal og Sykkylven.

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Det foreslås bevilget 51,5 mill. kr i 2016. Tilskuddet skal bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ennå ikke er kommersielt grunnlag for investeringer.

Formålet med ordningen er å sikre alle husstander et tilbud om bredbånd med grunnleg-

gende god kvalitet. I tillegg kan midlene brukes til å øke kapasiteten og bedre mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer tilfredsstillende.

Tilskuddsordningen administreres av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i samarbeid med fylkeskommunene.

Kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler til bredbåndprosjekter. Kommunene må søke gjennom fylkeskommunene. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil i samarbeid med fylkeskommunene vurdere søknadene og tildele midler til det enkelte prosjekt etter nærmere fastsatte kriterier.

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2014	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016
01	Diverse gebyrer	154 191	161 578	178 200
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	3		
16	Refusjon av foreldrepenger	2 004		
17	Refusjon lærlinger	44		
18	Refusjon av sykepenger	1 173		
51	Fra reguleringsfondet	16 933	10 000	
	Sum kap. 4380	174 348	171 578	178 200

Ved behandlingen av Prop. 119 S/Innst. 360 S (2014–2015) ble bevilgningen på kap. 4380, post 01 økt med 11,2 mill. kr.

Post 01 Diverse gebyr

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter er i hovedsak forutsatt dekt ved gebyrinntekter. Refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. Videre er de to tilskuddsordningene på kap. 1380 forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen. Fra 2016 er størrelsen på reguleringsfondet på et slikt nivå at det ikke budsjetteres med å belaste fondet.

Det er budsjettert med 178,2 mill. kr i gebyrinntekter. I tillegg til å dekke Nasjonal kommuni-

kasjonsmyndighets utgifter over kap. 1380, postene 01 og 45, skal inntektene også dekke merverdiavgift som fra 2015 belastes sentralt på kap. 1633 Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2016 antas avgiftene tilknyttet ordningen å være 25 mill. kr. Beløpet føres på Finansdepartementets kap. 5583 Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser, post 70 Avgift på frekvenser mv. Gebyr som gjelder de administrative kostnadene ved ordningen og som er budsjettert til 2,2 mill. kr, inntektsføres på samme måte som de øvrige gebyrene på kap. 4380, post 01.

Post 51 Fra reguleringsfondet

Hensikten med reguleringsfondet er å utjevne tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner, slik at kravet til selvfinansiering av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets kostnader kan dekkes uten store gebyrendringer fra år til år. Det ble overført 16,9 mill. kr fra fondet pr. 31. desember 2014, slik

at saldoen pr. 1. januar 2015 var 14,3 mill. kr. Fondet vil reduseres ytterligere i 2015. Størrelsen på fondet er dermed trappet ned i tråd med forutsetningen i St.prp. nr. 24 (2008–2009) *Om endringer i statsbudsjettet for 2008 mv. under Samferdselsdepartementet*. For 2016 budsjetteres det dermed ikke med overføring fra reguleringsfondet.

Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

I kommuneproposisjonen for 2015 ble det lagt fram en ny kostnadsnøkkel for fylkeskommunene, der delkostnadsnøkkel for båt og ferje besto av kriteriene «fylkesfaktor båter» og «antall ferjesamband». I Prop. 121 S (2014–2015) *Kommuneproposisjonen 2016* blir det vist til svakheter med de nåværende kriteriene, men det framgår at det legges til grunn at de nåværende kriteriene likevel blir beholdt i 2016. Det opplyses imidlertid at Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil komme tilbake med en ny vurdering av delkostnadsnøkkel for båt og ferje i kommuneproposisjonen for 2017.

I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 fikk fylkeskommunene overført ansvaret for en stor del av riksvegnettet med tilhørende ferjeforbindelser, inkludert fire ferdigstilte statlige ferjeavløsningsprosjekter og fire påbegynte statlige ferjeavløsningsprosjekter. I 2010 ble det lagt inn midler i tabell C i inntektssystemet til disse prosjektene. Dette innebærer at midlene blir gitt med en særskilt fordeling, og at de ikke omfordes mellom fylkeskommunene etter kostnadsnøkkel. Med innføringen av det nye inntektssystemet for fylkeskommunene i 2015 ble disse midlene lagt inn i innbyggertilskuddet og fordelt etter kostnadsnøkkel sammen med øvrige ferje- og vegmidler fra forvaltningsreformen. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2015 ble det bevilget 4,9 mill. kr for å kompensere fylkeskommunene som tapte på at midlene til ferjeavløsningsprosjektene ble lagt inn i innbyggertilskuddet, jf. Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015*.

For 2016 vil de åtte prosjektene fylkeskommunene overtok fra staten bli fulgt opp etter den ordningen som var gjeldende på det tidspunktet prosjektene ble vedtatt. Midlene tilbakeføres med en særskilt fordeling i tabell C for de gjenstående årene av 15 års-perioden. For nærmere omtale vises det til *Kommuneproposisjonen for 2016*.

I Kommuneproposisjonen for 2016 ble det lagt fram forslag til ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer. Det ble lagt opp til at ferjeavløsningsmidler utbetales i inntil 30 år, som for gjeldende ferjeavløsningsordning for riksvegferjer. Ved behandlingen av kommuneproposisjonen vedtok

Stortinget en anmodning til regjeringen om å legge til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning for fylkesvegferjene, jf. Innst. 375 S (2014–2015). Regjeringen følger opp Stortingets anmodning, og legger til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning i inntektssystemet for fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet administrerer ferjeavløsningsordningen for prosjekter som avløser fylkesvegferjesamband basert på søknader fra fylkeskommunene. Den enkelte fylkeskommune vedtar utbygging og utarbeider finansieringsplan. Departementet kvalitetssikrer finansieringsplanen og fastsetter i samarbeid med Kommunal- og moderniseringsdepartementet summen av ferjeavløsningsmidler. Selv om ordningen kan gjelde for inntil 40 år, er det likevel slik at det ikke skal kompenseres for mer enn totalkostnaden for prosjektet.

I tråd med vanlig praksis for midler med særskilt fordeling (tabell C) vil ferjeavløsningsmidlene prisjusteres.

Flere tilskuddsordninger over Samferdselsdepartementets budsjett er rettet mot fylkeskommunene. For omtale av rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, tilskudd til skredsikring på fylkesveger og belønningsordning for bygging av sykkelveger vises det til programkategori 21.30 Vegformål.

For omtale av nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering vises det til programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

I budsjettet for 2014 ble rammetilskuddet til fylkeskommunene styrket med 780 mill. kr, som kan nyttes til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Ordningen ble videreført og trappet opp med 200 mill. kr i 2015, slik at kompensasjonen i 2015 er på om lag 1 003 mill. kr. Det foreslås å videreføre ordningen og trappe den opp med 200 mill. kr i 2016. Økningen inngår i veksten i fylkeskommunenes frie inntekter. Midlene fordeles mellom fylkeskommunene ut fra kartlagt forfall i den enkelte fylkeskommune. Det vises til Beregnings-teknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2015–2016) Kommunal- og moderniseringsdepartementet, (Grønt hefte).

Fylkeskommunene påføres merutgifter når forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse

vegtunneler for fylkesveg og kommunal veg i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) iverksettes. Nasjonale føringer som fører til merutgifter vil bli kompensert. Kompensasjonen for 2015 er på 272 mill. kr, og den videreføres i 2016. Oppfylging av kravene i forskriften skal utføres etter en tidsplan og skal være fullført innen utgangen av 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. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2015–2016) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Stortinget vedtok å øke CO₂-avgiften på LPG og naturgass med 0,15 kr per Sm³ til nivå for bensin fra 1. juli 2015. Det vises til Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015*, jf. Innst. 360 S (2014–2015). Gass til gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart er fritatt for CO₂-avgift og er dermed ikke berørt. Det gis kompensasjon som følge av inngåtte avtaler om offentlig kjøp av persontransporttjenester, herunder gassdrevne busser. Kompensasjonen til berørte fylkeskommuner er 1 mill. kr i 2015 over rammetilskuddet og videreføres med helårsvirkning i 2016. Fordelingen av kompensasjonen til fylkeskommunene for økningen i CO₂-avgift skjer etter en særskilt fordeling, og ikke etter fordelingsnøkkelen for fylkeskommunene. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2015–2016) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

I retningslinjene for regionalstøtte i EØS-området er muligheten til å benytte differensiert arbeidsgiveravgift i landsdeler med svært lav befolkningstetthet videreført. Sektorunntak i den differensierte arbeidsgiveravgiften innebærer at foretak knyttet til bl.a. transportaktiviteter må betale ordinær arbeidsgiveravgift på 14,1 pst. Med virkning fra 1. juli 2014 ble ordningen med diffe-

rensiert arbeidsgiveravgift endret, og det ble vedtatt kompenserende tiltak, jf. Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)* og Innst. 311 S (2013–2014). Kompenserende tiltak for veg, jernbane og kyst er omtalt under programkategoriene 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål og 21.60 Kystforvaltning.

Der det er inngått avtaler med det offentlige om kjøp av transporttjenester, vil merkostnader for transportselskapene som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift kunne veltes over i økte kostnader for stat og fylkeskommuner. Basert på innspill fra fylkeskommunene anslo regjeringen at fylkeskommunene ville få økte kostnader på i størrelsesorden 139 mill. kr i 2015, jf. Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015* og Innst. 360 S (2014–2015). Det ble da tatt hensyn til at transportselskapene fylkeskommunene kjøper transporttjenester fra kan få bagatellmessig støtte. Kompensasjonen vil bli videreført i 2016. Fylkeskommunene kompenseres gjennom skjønntilskuddet som inngår i de frie inntektene.

Lokal kollektivtransport og fylkesveger

Tabell 5.37 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveger i 2014. Disse driftsutgiftene inngår i Kommunal- og regionaldepartementets beregninger av fylkeskommunenes utgiftsbehov. I tillegg gis det en oversikt over fylkeskommunenes brutto investeringsutgifter til fylkesveger. Brutto investeringsutgifter inkluderer som regel bruk av bompenger.

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. De fylkeskommunale utgiftene til rutedrift utgjorde om lag 12 mrd. kr i 2014. Utgiftene til fylkesveger var om lag 15,6 mrd. kr.

Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Tabell 5.37 Fylkeskommunenes utgifter i 2014 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg driftsutgifter ²	Fylkesveg investeringsutgifter ³	Sum
Østfold	299 781	267 553	150 348	717 682
Akershus	923 967	503 726	677 321	2 105 014
Oslo	1 880 515	210 336	283 590	2 374 441
Hedmark	312 558	308 033	188 040	808 631
Oppland	347 827	329 041	428 589	1 105 457
Buskerud	356 286	359 566	315 269	1 031 121
Vestfold	252 406	248 208	153 217	653 831
Telemark	272 718	252 111	211 447	736 276
Aust-Agder	188 349	161 944	87 475	437 768
Vest-Agder	299 089	263 039	263 742	825 870
Rogaland	806 210	565 197	930 798	2 302 205
Hordaland	1 534 322	603 038	1 514 458	3 651 818
Sogn og Fjordane	485 042	497 119	400 311	1 382 472
Møre og Romsdal	842 627	554 090	493 065	1 889 782
Sør-Trøndelag	783 228	361 008	851 012	1 995 248
Nord-Trøndelag	331 255	344 566	335 410	1 011 231
Nordland	1 137 858	561 356	908 086	2 607 300
Troms	683 414	521 464	168 795	1 373 673
Finnmark	297 767	204 021	131 124	632 912
Sum	12 035 219	7 115 416	8 492 097	27 642 732

¹ Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

² Omfatter netto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

³ Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2014 om lag 107 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Fylkesvegnettet økte fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km i 2010 (ekskl. gang- sykkelveger) som følge av forvaltningsreformen. Vegleng-

dene for 2015 i Tabell 5.38 omfatter imidlertid 2 173 km gang- sykkelveger. Ved beregning av andel av det offentlige vegnettet og andel med fast dekke for 2015 i tabellen inngår også gang- og sykkelveger.

Tabell 5.38 Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	1.1.15	31.12.09	1.1.15	31.12.09	1.1.15	31.12.09	1.1.15
Østfold	1 003	1 822	27	43	78	89	57	80
Akershus	1 127	2 055	24	36	91	96	65	77
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 534	3 929	38	55	64	78	51	71
Oppland	2 074	3 133	37	50	83	89	59	72
Buskerud	1 182	1 936	29	41	98	99	79	89
Vestfold	699	1 356	26	43	100	100	74	82
Telemark	1 099	1 948	27	40	89	94	44	68
Aust-Agder	990	1 590	33	49	85	91	80	88
Vest-Agder	1 311	2 178	33	50	66	80	62	75
Rogaland	1 823	2 675	30	36	97	100	76	84
Hordaland	1 750	3 123	26	41	100	100	68	80
Sogn og Fjordane	1 443	2 637	27	48	100	100	74	86
Møre og Romsdal	1 762	3 241	28	45	93	100	41	79
Sør-Trøndelag	1 784	3 139	34	53	68	84	57	73
Nord-Trøndelag	1 769	3 132	33	55	47	80	59	83
Nordland	2 569	4 207	29	45	79	92	71	81
Troms	1 728	3 002	32	53	78	90	41	59
Finnmark	626	1 490	15	34	100	99	93	97
Sum	27 273	46 593	29	45	82	91	62	79

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2016 til grunn et normert fylkesvegnett på 313 km.

De fleste fylkeskommunene hadde alt før forvaltningsreformen fast dekke på hele eller store deler av vegnettet. For enkelte fylkeskommuner har

andelen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. Også andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

6.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017

Med budsjettforslaget ligg dei økonomiske rammene for dei tre første åra av perioden 2014–2017 i Nasjonal transportplan 2014–2023 3,3 mrd. kr over ei jamn fordeling av ramma. Dette tilsvarar ei oppfylingsgrad på 76,7 pst. etter tre år. Løyvingar til det nye vegutbyggingsselskapet og den nye ordninga for rentekompensasjon for bompengelån er medrekna.

Dei økonomiske rammene for Jernbaneverket, fylkesvegar og belønningsordninga ligg an til å bli overoppfylt i planperioden, medan dei til drift og vedlikehald ligg an til å bli overoppfylt både for Statens vegvesen og Jernbaneverket. 1,1 mrd. kr gjeld eingongstiltak innan vedlikehald og fornying av transportinfrastrukturen, som er ein del av regjeringas tiltakspakke for auka sysselsetting.

Det er i første rekke riksveginvesteringar som ligg under den økonomiske planramma i Nasjonal transportplan etter tre år. I forslaget for 2016 ligg likevel riksveginvesteringar og vegselskapet samla sett 1,4 mrd. kr over den årlege gjennomsnittlege planramma. Oppfølginga av Nasjonal transportplan 2014–2023 for Kystverket ligg også under planramma etter tre år.

Det er eit betydeleg tidsgap mellom utarbeidinga av grunnlaget og framlegget av Nasjonal transportplan og oppfølginga i dei årlege statsbudsjetta. Det vil derfor alltid vere avvik mellom planramma og oppfølginga i dei årlege budsjetta og den relative fordelinga mellom postane og andre undernivå. Den økonomiske planramma blir presentert som eit flatt gjennomsnitt over fire år,

medan løyvingsnivået som hovudregel blir trappa gradvis opp. Oppfølginga av Nasjonal transportplan 2014–2023 i perioden 2014–2017 må også vurderast på bakgrunn av at rammene for Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket samla ligg om lag 13 mrd. kr høgare pr. år enn i førre transportplan for perioden 2010–2013.

Regjeringa har prioritert å snu trenden med aukande vedlikehaldsetterslep. Med budsjettforslaget vil vedlikehaldsetterslepet for Statens vegvesen og Jernbaneverket gå ned med høvesvis 2,1 mrd. kr og 550 mill. kr. Flaum, skred og naturskadar har ført til at det har vore nødvendig å bruke meir ressursar på vedlikehald i alle transportsektorane. I vegsektoren har det vore nødvendig å bruke meir ressursar på m.a. tunneltryggleik, dekkelegging, grøfting og drenering. Fylka har blitt kompenserte for å kunne implementere tunneltryggleiksforskrifta. Jernbaneinfrastrukturen er gamal og krev mykje vedlikehald. Arbeidet er særleg forsert i dei trafikksterke områda rundt Oslo og elles på Austlandet.

Løyvingane til investeringar vil ofte følgje ein annan syklus enn tilnærminga i ei flat årleg planramme i Nasjonal transportplan. Mest vanleg er dette for jernbaneinvesteringane, med relativt få, men til dels svært store prosjekt. Jernbaneinvesteringane hadde store toppar i 2014 og 2015, medan behovet i pågåande prosjekt går betydeleg ned i 2016. Det er derfor naturleg at riksveginvesteringar blir det største satsingsområdet i 2016, både gjennom kraftig auka løyvingar til Statens vegvesen og løyvingar til det nye vegutbyggingsselskapet.

Tabell 6.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017 (mill. 2016-kr)

Kap.	Nemning	Gj.snitt pr. år NTP 2014–2017	Løyving 2014	Løyving 2015	Forslag 2016	Differanse NTP etter tre år i kr	Oppfølging NTP etter tre år i pst.
1320	Statens vegvesen	28 493,6	25 541,1	27 060,1	29 748,3	-3 131,2	72,3
	Rammetilskudd fylkesveger	754,7	828,3	1 314,0	1 514,0	1 392,2	121,1
	Veg (inkl. fylkesveger)	29 248,3	26 369,4	28 374,2	31 262,3	-1 739,0	73,5
1350	Jernbaneverket	16 657,0	17 027,5	18 527,7	17 806,0	3 390,0	80,1
1330	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	1 003,9	1 072,9	1 338,3	1 105,0	504,6	87,6
1330	Særskilt tilskudd til Fornebubanen	-	-	25,7	100,0	125,8	-
1360	Kystverket	1 594,9	1 277,5	1 381,6	1 465,4	-660,2	64,7
	<i>Sum opprinnelig ordninger i NTP</i>	<i>48 504,1</i>	<i>45 747,3</i>	<i>49 647,4</i>	<i>51 738,7</i>	<i>1 621,0</i>	<i>75,8</i>
1321	Utbyggingsselskap for veg	-	-	-	1 300,0	-	-
1330	Rentekompensasjon for bompengelån mv.	-	-	-	400,0	-	-
	<i>Sum</i>	<i>48 504,1</i>	<i>45 747,3</i>	<i>49 647,4</i>	<i>53 438,7</i>	<i>3 321,0</i>	<i>76,7</i>

6.2 Oppfølging av hovudmåla

Regjeringa følgjer opp måla i Nasjonal transportplan 2014–2023, der den politiske plattformen er styrande for vektlegginga og prioriteringane innanfor dei økonomiske rammene. Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2016 vil framleis bli målt opp mot hovudmåla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2014–2023. Hovudmåla er:

- betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret
- ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren
- avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på helse- og miljøområdet
- eit transportsystem som er universelt utforma.

Hovudmåla er langsiktige og omfattar veg, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei er konkretiserte gjennom etappemål. Regjeringa vil vise resultatane av dei økonomiske prioriteringane på desse måla i perioden 2014–2017.

For å få betre fram kva regjeringa vil oppnå med politikken og gi eit betre grunnlag for å avvege mellom politiske mål, gir departementet i budsjettforslaget ei oversikt over effektane av dei foreslåtte tiltaka på nokre indikatorar som reflekterer etappemåla. Forslaget for 2016 indikerer kor langt ein har kome i å nå måla etter tre år av planperioden. Samstundes vil ein sjå effektar av investeringsprosjekt som starta opp i førre periode, men som opnar for trafikk i 2016.

Transportpolitikken er mangfaldig, og regjeringa har varsla fleire gjennomgripande tiltak i sektoren. Eit avgrensa sett av indikatorar kan derfor ikkje gi eit fullstendig bilete av utviklinga av transportsystemet, men er eit utdrag av viktige og målbare einingar. Transportpolitikken er prega av å vere langsiktig, og det kan ta tid å oppnå resultat. Med forslaget for 2016 er det t.d. lagt opp til å

halde god framdrift på jernbane- og riksvegprosjekta som allereie er sette i gang, samstundes som nye vegprosjekt blir starta opp. Dette gir eit høgt aktivitetsnivå, men det vil likevel ta tid å sjå framcomegevinstar av alle dei store investeringane fordi dei kjem først når prosjekta opnar for trafikk. Oppfølginga av måla som følgje av forslaget for 2016 går fram nedanfor.

6.2.1 Framkome

Eitt av dei fire hovudmåla for regjeringa sin transportpolitikk er å betre framkometilhøva og redusere avstandskostnadene i transportsystemet. Budsjettforslaget for 2016 vil bidra positivt til å oppnå etappemåla for auka framkome i transportsystemet.

Med budsjettforslaget vil ein på vegsida bidra til å redusere reisetida i og mellom landsdelar på fleire strekningar. På jernbane er det sett i gang fleire tiltak, men her vil ein sjå effektane på reisetid først seinare, fordi større delar av infrastrukturen må vere på plass for å kunne ta ut reisetidsreduksjonar.

Det er venta at budsjettforslaget vil bidra til at transportsystemet blir meir påliteleg, m.a. ved at den positive utviklinga i punktleghskapen for toga held fram, ved reduksjon i timar dei viktigaste vegrutene er stengde og ved at den positive utviklinga for ventetid på maritime tenester i sjøfarten held fram. Innsatsen for å ta igjen etterslepet i vedlikehaldet vil bidra til at både veg- og jernbanenettet blir meir påliteleg.

Ekstremvêr dei siste åra har vist kor sårbar infrastrukturen er for endringar i klimatilhøve. Det er derfor nødvendig å halde fram med å gjere infrastrukturen meir robust, noko som krev investeringar og vedlikehald. Eit effektivt og omfattande vedlikehald må til for å betre punktleghskapen og regulariteten.

Kystverkets tenester er først og fremst retta inn mot å sikre trygg ferdsel ved bruk av sjøvegen. Dette ligg til grunn for arbeidet med å utvikle sikre farleier og å merke desse for nyttetraffikken. Kystverket er i rute med tiltaka knytt til utbetringar i farleia som skal gjennomførast i 2015 og 2016. Måla om oppetid på maritim infrastruktur vil bli nådd.

Etappemål: Reisetider i og mellom landsdelar skal reduserast

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett som mål for planperioden at reisetidene i og mellom landsdelane skal reduserast.

Fleire vegprosjekt som opnar for trafikk i 2016, vil redusere reisetida. Den største reduksjonen kjem på strekninga E6 Oslo – Trondheim når prosjektet E6 Frya – Sjøa i Oppland blir opna for trafikk.

Tabell 6.2 viser reduksjon i reisetid fordelt på dei nasjonale transportkorridorane, slik desse er inndelte i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tabell 6.2 Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor i minutt

Korridor	Redusert reisetid i 2016 (minutt)	Redusert reisetid etter tre år (minutt)	Redusert reisetid pr. 1.1.2024 (minutt)
Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø	0	0:54	1:25
Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor	1:36	8:18	16:20
Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	0	2:30	38:20
Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	5:18	5:18	44:10
Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	0	22:36	76:30
Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	12:00	32:24	51:00
Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen	0	0	14:05
Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland	2:48	8:30	68:00

I løpet av 2014 og 2015 har ei heving av fartsgrensa frå 100 til 110 km/t på ei strekning på om lag 216 km redusert den samla reisetida med vel 7 minutt.

I jernbanesektoren vil det alltid vere ei vurdering av om mogleg kortare reisetid skal bli henta ut i betre punktlegskap, regularitet eller tilbakestillingsevne. Tilbakestillingsevne er tida det tek å få ruteplanen tilbake til normalsituasjonen etter eit avvik. Denne vurderinga kan endre seg over tid. Reisetidene ved utløpet av desember 2016 blir ikkje endra vesentleg frå reisetidene etter ruteendringa i desember 2012. Jernbaneverket forsøker likevel for kvar rutetermin å ta ut effektar og forbetringar som vil påverke regularitet og punktlegskap positivt.

På strekninga Oslo – Lillehammer er dobbeltsporet Langset – Kleverud venta å vere fullført hausten 2015. Parsellen gir 17 km nytt dobbeltspor, og om lag ni minutt redusert reisetid. I det første året er det vald å hente ut endringa i betre regularitet og tilbakestillingsevne i staden for kortare reisetid. I perioden fram til 2023 skal parsellane Venjar – Langset og Kleverud – Sørli gi samanhengande dobbeltspor.

På strekninga Oslo – Skien blei Barkåker – Tønsberg ferdigstilt i 2011. Saman med prosjekta Holm – Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn, kan reisetida for heile strekninga Oslo – Skien bli inntil 37 minutt kortare innan 2023.

Bygginga av Holm – Holmestrand – Nykirke er venta fullført hausten 2016. Parsellen vil redusere reisetida med om lag 7–8 minutt frå ruteendringa i desember 2016.

Etappemål: Avstandskostnader

Reduserte avstandskostnader mellom regionane er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste regionar. Kostnader for tungtrafikken mellom dei store byane endrar seg som følge av tiltak på riksvegnettet, endring i bompengar og tilbod i ferjedrifta. Døme på tiltak som reduserer avstandskostnadene er vegutbetringar, som gir kortare køyrelengd, høgare vegstandard som gir jammare køyring og tillét høgare fart. Andre tiltak, t.d. bompengar, vil kunne auke transportkostnadene. I eitt år vil det dermed skje endringar i vegnettet som gir både reduserte og auka avstandskostnader. Det er først ved utløpet av planperioden at ein kan måle korleis avstandskostnadene har endra seg samanlikna med berekningane som blei gjort ved starten av planperioden.

Etappemål: Pålitelegheit i transportsystemet skal betrast

Eitt av måla i Nasjonal transportplan 2014–2023 for å få betre framkome er å betre pålitelegheita i

transportsystemet. Dette gjeld særleg jernbanen, som har vore prega av manglande vedlikehald og utfordringar for driftsstabiliteten. Både på veg og jernbane er det utfordringar ved at strekningar heilt eller delvis må stengje grunna vêrtilhøva på fjellovergangane, eller ved flaum og ras. Forseinkingar på grunn av stengde vegar og jernbane kan få vesentlege følgjer for næringslivet.

Det må eit langsiktig arbeid til for å utvikle infrastrukturen slik at den kan motstå store og intense nedbørmengder. Innretninga av vedlikehaldet skal gi best mogleg verknad både på kort og lang sikt. For jernbane må underbygningstiltak, fornying av kontaktleidningsanlegg, byte av sporvekslar, ballastreinsing, brufornyng og utskifting, maskinfornyng, utskifting av skinner og sviller og planlegging av utskifting av signalanlegg vidareførast.

For å betre avrenning langs vegen har Statens vegvesen innført strengare krav til kor mykje som kan være oppsamla i kummar og stikkrenner. Det blir kontinuerleg arbeidd for å betre dreneringa som gjer at vegen betre vil tole store mengder nedbør.

Det er innført strengare krav til vegbygging i den nye vegnormalen. Vegar bygd etter denne normalen vil vere meir motstandsdyktige mot ekstremvêr. I 2016 opnar m.a. E6 Frya – Sjøa som vil ha stor verd for flomsikringa mot Lågen.

For sjøfarten er ventetid på maritime tenester og oppetid på maritim infrastruktur nytta som indikatorar for pålitelegheit.

Lostenesta har som mål å ha høg servicegrad ved at skip får los ved behov med minst mogleg ventetid og at kandidatar til farleisbevis kan få sensor til å halde prøve på kort varsel. Det har vore ei positiv utvikling. Talet på losoppdrag med ventetid over ein time har gått ned sidan 2010. Basert på normal trafikkutvikling, er ventetida venta å bli på same nivå i 2016 som dei siste åra, der under 1,5 pst. av oppdraga har ventetid på over 1 time.

Oppetida i maritim infrastruktur er gjennomgåande god. Som resultatmål legg Kystverket til grunn internasjonale standardar til oppetid på navigasjonsinnretningar som har lys. Kystverket kategoriserer no navigasjonsinnretningane etter dei internasjonale krava. Fram til dette arbeidet er ferdig, blir alle navigasjonsinnretningane rekna inn i ein av tre kategoriar, dvs. innretningar som er vurdert å vere avgjerande viktig, har krav om oppetid på 99,8 pst. For lysbøyer er kravet til oppetid 99 pst.

For navigasjonsinnretningar er ikkje kravet om ei oppetid 99,8 pst. fullt ut oppfylt. Snitt for dei tre siste åra er 99,7 pst. Tiltak som skal bøte på dette er m.a. overgang til meir driftssikre objekt, t.d. LED lys. Vidare blir driftsressursar til akutt korrektivt arbeid og vedlikehald prioritert i 2016.

Punktlegskapen og regulariteten for luftfarten er alt svært høg og var i 2014 på høvesvis 90 og 98,9 pst. Det som først og fremst påverkar punktlegskapen og regulariteten for lufthamnene er dårleg vêr og tilhøve knytte til flyselskapa som gir innstillingar og forseinkingar. I 2016 er det venta same høge punktlegskap og regularitet som tidlegare år.

Etappe mål: Betre transporttilbodet

Ny grunnrutemodell på Austlandsområdet blei i hovudsak fullført i 2014 og inneber ei omlegging til eit meir oversiktleg togtilbod, med auka og jamn frekvens og betre overgangsmoglegheiter til annan kollektivtransport. Rutetilbodet inneber fleire avgangar som er jamnare fordelte utover timen. Talet på reisande i Austlandsområdet auka med 21 pst. i perioden 2011–2014, og veksten har fortsatt i første tertial 2015.

NSB AS hadde ved utgangen av august 2015 mottatt 68 av i alt 81 nye togsett. I 2016 vil nye tog bli sett i trafikk på IC-strekningane Skien – Eidsvoll og Drammen – Lillehammer, og lokaltog i Oslo. Dei siste togsetta er planlagt sett i trafikk i slutten av 2016.

For å sikre eit tilbod på dei flyrutene som det ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt å drive, kjøper staten flytransport etter anbodskonkurranse. Ny kontraktperiode for flyrutekjøpet i Sør-Noreg gjeld frå 1. april 2016. I desse kontraktane er dei samla setekapasitetskrava auka for dei fleste rutene, og det er gjort justeringar for betre å leggje tilbodet til rette i tråd med lokale reisevanar. Det er opna for at flyselskapa kan auke talet på avgangar på dagar med høg etterspurnad og redusere det på dagar med låg etterspurnad.

På strekningar med eit stort potensial for passasjerar er det ikkje naturleg at staten subsidierer flyruter. Situasjonen for kvar flyrute blir vurdert ved kvart anbod. Frå 1. april 2016 er det ikkje lenger vurdert som nødvendig med statleg regulering og kjøp av flytransport på rutene Florø – Oslo, Florø – Bergen og Ørsta – Volda – Oslo.

For flyrutene i dei fire nordlegaste fylka tek departementet sikte på å lyse ut ny anbodskonkurranse våren 2016, og kontraktane vil gjelde frå 1. april 2017.

Etappemål: Rushtidsforseinkingar i dei fire største byområda skal reduserast

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast gjennom meir bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Hastigheita til kollektivtransporten er viktig for å betre konkurranseevna overfor personbilar. Det er derfor eit mål å redusere rushtidsforseinkingane for kollektivtransporten i dei fire største byområda. Kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss er sentrale verkemiddel, i tillegg til billetterings- og informasjonssystem. For jernbane er dei planlagde forbetringane av infrastrukturen viktig.

Statens vegvesen måler hastigheita på stamlinjenettet for kollektivtrafikken i dei fire store byane. Stamlinjene omfattar riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Tiltak for å halde vegane framkommelege er eit ansvar som er delt mellom fleire vegegarar.

Dei siste åra har hastigheita til kollektivtransporten vore den same eller lågare. Dette kjem i hovudsak av at opphaldstida på haldeplassane aukar når fleire passasjerar skal av og på.

Hastigheita på veg i rushtida varierer mellom rundt 19 km/t til 27 km/t. Løyvingane er ikkje venta å gi forbetringar i 2016. Tiltak byane gjennomfører som del av belønningsordninga og bymiljøavtalar vil kunne medverke til forbetringar, jf. omtale under programkategoriane 21.30 Vegformål og 21.40 Særskilte transporttiltak.

Tog i rushtid rundt dei store byane Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger er lokaltog. Punktlegskap og regularitet blir målt mot sentrum om morgonen og frå sentrum om ettermiddagen måndag til fredag. Forseinkingane i rushtidperioden er stort sett mellom fire og ti minutt.

Ut frå Nasjonal transportplan 2014–2023 er det venta at punktlegskapen og regulariteten for lokaltoa i rushtida vil auke i planperioden. Årsaka er den store innsatsen i fornying av infrastrukturen og bygging av nye dobbeltspor og kryssingsspor som det er lagt opp til. Særleg i Oslo-området blir det gjort mykje for å betre kapasitets- og driftsstabiliteten i togtrafikken.

I Oslo-området er det venta at skifting av sporvekslar, inkludert nye drivmaskiner i Oslotunnele, og sporkryss på Skøyen stasjon i 2015 vil auke punktlegskapen i rushtida. Det same vil opninga av Høvik stasjon gjere. Innsatsen innan førebyggjande vedlikehald blir i 2016 på same nivå som i 2015, noko som vil bidra til ein god punktlegskap i

rushtida. Både i Bergens- og Stavanger-området vil regulariteten bli redusert på grunn av pågåande aktivitetar, og for nokre aktivitetar må tog innstillast på delstrekningar.

Etappemål: Betre framkomsthøve for gåande og syklande

Det er sett som mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at sykkeldelen skal aukast til 8 pst. i perioden. Sykkeldelen i byane bør vere mellom 10–20 pst. for at det skal vere mogleg å nå målet. Siste nasjonale reisevaneundersøking frå 2014/2015 viser at sykkeldelen er på 4,5 pst. på landsbasis. I Oslo er den på 5,4 pst., Stavanger 8,1 pst., Bergen 3,1 pst., Trondheim 8,6 pst. og Kristiansand 10 pst.

I 2014 blei det etablert ei tilskotsordning for gang- og sykkelveggar som vil verke positivt for dette etappemålet. Ordninga er retta mot fylkeskommunale og kommunale veggar. Sjå omtale under programkategori 21.30 Vegformål.

I arbeidet for å auke talet på gåande og syklande skal Statens vegvesen i 2016 halde fram med kunnskapsformidling til kommunar og fylkeskommunar, m.a. gjennom Sykkelbynettverket. Statens vegvesen skal også føre vidare arbeidet med lokale gåstrategiar.

Sykkelbyavtalar er ein viktig del av det nasjonale arbeidet for meir sykling. Pr. 1. juni 2015 var det 26 sykkelbyavtalar. Dette er avtalar der kommunar har inngått eit trepartssamarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen om å satse ekstra på å leggje til rette for auka sykkeltrafikk i ein definert periode. Statens vegvesen bidreg først og fremst med kompetanse.

Ved inngangen til planperioden 2014–2023 var om lag 2 100 km lagt til rette for gang- og sykkeltrafikk langs riksvegane. Det omfattar gang- og sykkelveggar, sykkelveggar med fortau, sykkelfelt og fortau. I 2016 er det lagt opp til å byggje 49 km gang- og sykkelanlegg. Av dette er om lag 2 km i byar og tettstader. Etter tre år av planperioden vil i alt 159 km vere tilrettelagt for gåande og syklande.

6.2.2 Transporttryggleik

Regjeringa har ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikktryggleiksarbeidet innan alle transportsektorane.

Etappe mål: Halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det sett som mål å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024 samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2008–2011. Det inneber at det i 2024 maksimalt skal vere 500 drepne og hardt skadde i vegtrafikken.

Talet på alvorlege ulykker vil variere frå år til år. Trenden viser likevel at med unntak av 2013 har det frå 2008 vore ein stor nedgang i talet på omkomne i vegtrafikken. I 2014 blei 821 drepne eller hardt skadde. Av desse omkom 147. Talet på omkomne dei åtte første månadene i 2015 er betydeleg lågare enn i same periode i 2014.

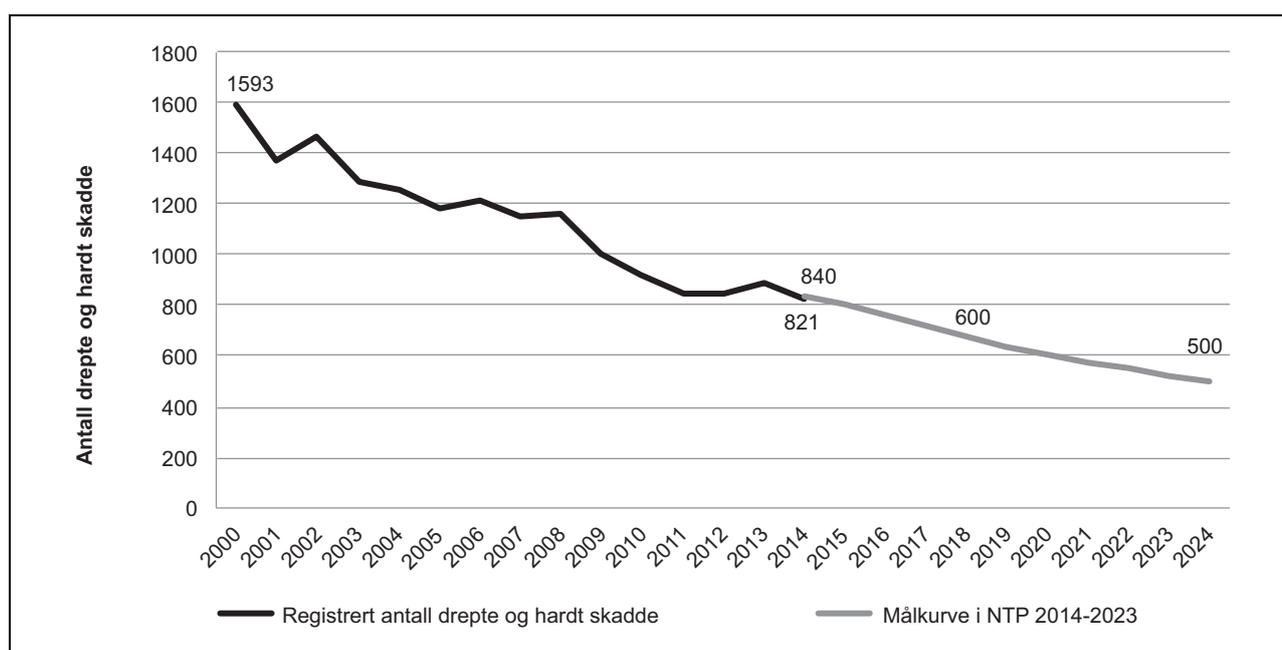
For å nå etappemålet for perioden er det nødvendig å føre vidare arbeidet med å utvikle målretta tiltak mot dei ulykkestypene og den trafikantframferda som fører til flest ulykker med drepne og hardt skadde. Det må rettast tiltak mot infrastruktur, køyretøy og trafikantar. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til ei offensiv satsing gjennom riksveginvesteringar. Det er òg nødvendig å gjere store investeringar på fylkesvegar og kommunale vegar. Vidare er det nødvendig å styrkje innsatsen for å få ei meir trafikksikker framferd blant trafikantane, m.a. for å få fleire til å overhalde fartsgrensene, auke riktig bruk av bilbelte og få færre til å køyre i rus. Å skifte ut køyretøyparken vil òg vere viktig for å redusere talet på drepne og hardt skadde.

Det er i dag eit godt tverrsektorielt samarbeid mellom aktørane i trafikktryggleiksarbeidet, noko som er illustrert m.a. ved utarbeidinga av Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg for perioden 2014–2017. Samferdselsdepartementet ser like fullt at det er rom for ytterlegare samordning og samarbeid. Departementet har av den grunn, og som oppfølging av oppmodingsvedtak nr. 96 frå Stortinget i sesjonen 2014–2015, starta arbeidet med ei stortingsmelding om trafikktryggleik på veg der hovudinnretninga vil vere samordning på overordna nivå.

Det er rekna at investeringar på riksvegnettet i perioden 2014–2017 til saman vil gi 33 færre drepne og hardt skadde i året frå 2018. Investeringar i 2016 er rekna til å gi fem færre drepne og hardt skadde. I tillegg kjem bidrag frå den trafikanter- og køyretøyretta verksemda til Statens vegvesen, som kampanjar, tilsyn, kontrollar og tiltak i tilknytning til føraropplæringa, og frå trafikktryggingstiltak i regi av andre aktørar.

Det er foreslått å løyve 808 mill. kr i statlege midlar til programområdet trafikktryggleik i 2016. Det er i tillegg lagt til grunn om lag 90 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane blir i hovudsak nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med gåande og syklende.

På møtiefrie vegar er det betydeleg færre alvorlege skadar etter trafikkulykker samanlikna med høgt trafikkerte vegar utan midtrekkverk. Bygging av midtrekkverk er derfor prioritert. Det er i 2016 planlagt å opne om lag 16 km firefelts veg og



Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2014 og «målcurve» for 2014–2023

32 km tofelts veg med midtrekkverk og forbiøkøyringsfelt.

Forsterka midtoppmerking er eit tiltak som m.a. skaper større avstand mellom motgåande køyretøy. Tiltaket er eit godt alternativ til midtrekkverk på eksisterande veg, der dette av ulike grunner ikkje er aktuelt. Det er i 2016 lagt opp til å etablere forsterka midtoppmerking på om lag 250 km riksveg.

Tiltak retta mot trafikantar og køyretøy, som t.d. kampanjar og føraropplæring, blir ført vidare. Ved utekontrollar skal kontroll på stader og til tider der trafikktryggleiksgevinsten er venta å vere størst, prioriterast. Samarbeidet med andre kontrollstyresmakter, både nasjonalt og internasjonalt, vil i 2016 bli styrkt gjennom å leggje betre til rette for felles kontrollar og utveksling av informasjon og kompetanse.

eCall er eit felleseuropeisk system for automatisk varsling av ei trafikkulykke frå køyretøyet til ein alarmsentral. Innføringa av eCall-tenesta i EØS-området er venta å medverke til å redusere talet på drepne og hardt skadde i trafikken, ved at medisinsk hjelp kjem raskare til ulykka. EØS-komiteen vedtok 10. juli 2015 å innlemme europaparlamentets- og rådsvedtak om innføring av den felleseuropeiske eCall-tenesta i EØS-avtalen. Regjeringa har bedt om samtykke frå Stortinget til godkjenning til dette.

Alle vegtrafikkulykker med drepne blir undersøkt av ulykkesanalysegruppene i Statens vegvesen. Formålet er å avdekkje dei medverkande årsakene til dei alvorlegaste ulykkene. Statens havarikommisjon for transport undersøker utvalde ulykker som involverer ulykker i tunnel, buss eller tungtransport, og går djupare inn i dei utvalde ulykkene. Formålet er å avdekkje tilhøve som påverkar tryggleiken på veg. Samla sett bidreg resultatane frå arbeidet desse aktørane gjer, til betre innsikt og meir inngående forståing av trafikkulykkene. Dette er avgjerande for å kunne utvikle målretta og preventive tiltak.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål og i del III under oppfølging av oppmodingsvedtak.

Etappemål: Oppretthalde eller styrke det høge tryggleiksnivået i jernbanetransport, sjøtransport og luftfarten

Tryggleiken i jernbanetransport, luftfart og sjøtransport er høg. Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 eit mål å oppretthalde og ytterlegare betre den høge tryggleiken som har vore i desse sektorane dei siste åra.

I tillegg til arbeidet som blir gjort i transportetatane, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet, undersøker Statens havarikommisjon for transport alle ulykker og alvorlege hendingar innan jernbane, sjøtransport og luftfart. Formålet er å avdekkje tilhøve som påverkar tryggleiken, og rapportane frå undersøkingane bli nytta av dei ulike aktørane i dei einskilde sektorane.

I jernbanesektoren er målet konkretisert til ei årleg betring på 4,5 pst. samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2008–2012. I 2014 omkom ein person i ulykker på det nasjonale jernbanenettet, og fire blei hardt skadde. Det blei registrert 28 alvorlege hendingar (jernbaneulykker). Tala er førebelse og kan endre seg når politiet er ferdig med etterforskinga av ulykkene.

Det blir arbeidd med å vidareutvikle og betre tryggleiken i jernbanesektoren. Risikoen for ulykker på jernbane er i stor grad knytt til planovergangar, personar som oppheld seg i eller ved sporet, avsporingar og ras. Førebygging av denne typen ulykker blir derfor prioritert i 2016.

Talet på planovergangar er betydeleg redusert dei siste tiåra. Av om lag 3 560 planovergangar er det rundt 300 usikra planovergangar som dagleg blir nytta av ordinær trafikk. Jernbaneverket arbeider vidare med tiltak som t.d. bygging av planskilte kryssingar, sikring og varsling, vegomlegging og utbetring av veggeometri, haldningsskapande arbeid m.m. I 2015 er det planlagt utført tiltak, enten sikring eller sanering, på 175 planovergangar. Jernbaneverket fører vidare innsatsen i 2016 og prioriterer tiltak for planovergangar som blir nytta kvar dag.

Utover sikring av planovergangar er dei viktigaste verkemidla for å oppretthalde og ytterlegare betre det høge tryggleiksnivået innan jernbane å sørgje for tilstrekkelege ressursar til drift, vedlikehald og investeringar i tryggare infrastruktur. Tiltak for å hindre samanstøyt mellom tog, tunnelsikring og rassikring blir prioriterte i 2016. I statsbudsjetten for 2016 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald av jernbanenettet 8,1 mrd. kr, og det blir sett av 4,8 mrd. kr til vedlikehald av jernbanen. Til investeringar på programområdet tryggleik og miljø blir det sett av 400 mill. kr.

ERTMS er eit moderne signalsystem som kan gi betre tryggleik med barrierar mot avsporingar ved for høg fart og mot samanstøyt mellom tog. Det er sett av om lag 550 mill. kr til å planlegge ERTMS-prosjektet i 2016.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Tryggleiken i sjøtransporten er høg. Som for jernbane er person- og godstrafikk med sjøtrans-

port positivt for tryggleiken i heile transportsystemet i Noreg.

Risikoen for skipsulykker i sjøtransporten er knytt til hendingar med skip og last som m.a. kollisjon, grunnstøyting, kontaktskade, brann, eksplosjon, strukturskade på skrog, maskinhavari osv. Større ulykker skjer sjeldan, men dei kan ha alvorlege konsekvensar.

Kystverket har ansvaret for å etablere og drifte farleier. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for tryggleiken til fartøya og til mannskapa om bord, og ansvaret for den samla rapporteringa av skipsulykker.

Tal frå Sjøfartsdirektoratet viser at seks personar omkom og 29 blei skadde i samband med skipsulykker i norsk farvatn i 2014. Alle fartøya i ulykkene med omkomne, tre fiskefartøy, ein slepebåt og ein utleigebåt, var under 15 meter lange. I 2014 blei det vidare registrert ni forlis/totalhavari av næringsfartøy som alle var mindre fartøy på under 500 bruttotonn. Utviklinga over tid viser at tryggleiken i sjøtransporten er betydeleg betra. Talet på omkomne er redusert frå eit nivå på 20 i året tidleg på 1980-talet til om lag fem i året.

Både tiltak for ein sikker sjøveg og tiltak for å gjere sjølve skipet sikkert, bidreg til å oppretthalde tryggleiksnivået.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Tryggleiksnivået er høgt i norsk luftfart. Det var i 2014 likevel alvorlege ulykker med både omkomne og alvorleg skadde. Fire personar omkom og tre blei alvorleg skadde.

Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med tryggleiken i norsk sivil luftfart, og følgjer frekvensen av ulykker i dei ulike segmenta av luftfarten. På bakgrunn av ulykkesbiletet har tilsynet i fleire år arbeidd særleg med å betre tryggleiken for helikopterflygingar innanlands. I 2014 fekk tilsynet 7 600 rapportar om 5 700 hendingar. Dette er ein auke frå tidlegare år. Sakene blir vurderte og følgde opp i den grad det er nødvendig med tanke på flytryggleiken, uavhengig av om det er ei ulykke, ei alvorleg hending eller ei ikkje-alvorleg hending.

Avinor AS er ein aktør med stor innverknad på og ansvar for tryggleiken i luftfarten. Beredskapsstyring og førebyggjande tryggleiksstyring er derfor viktige og integrerte delar av tryggleiksstyringa og verksemdstyringa av Avinor.

Sjå elles omtale i del II underprogramkategori 21.20 Luftfartsformål.

6.2.3 Miljø

Eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014–2023 er at transportpolitikken skal medverke til å avgrense klimagassutsleppa, redusere miljøskadelege verknader av transport, og til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på helse- og miljøområdet. Dei viktigaste løyvingforslaga for å følgje opp hovudmålet for miljø i 2016 er:

- 1,1 mrd. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport i byområda
- 600 mill. kr til gang- og sykkeltiltak
- 87,5 mill. kr til tilskotsordninga til gang- og sykkelveggar
- 89,5 mill. kr til kollektivtiltak på veg
- 111,7 mill. kr til miljø- og servicetiltak på veg.

I tillegg er det foreslått:

- 3,2 mrd. kr til kjøp av persontransporttenester med tog
- 399 mill. kr til akutt beredskap for større forureining
- 41,1 mill. til olje- og miljøsentar i Lofoten og Vesterålen.

Vidare inngår i løyvingforslaga til transportetatane midlar til miljøtiltak som ein del av kostnadene ved nybygg og i drifts- og vedlikehaldskostnader.

Etappe mål: Bidra til å redusere Noregs klimagassutslepp i tråd med Noregs klimamål

Sektorovergripande økonomiske verkemiddel er sentrale i norsk klimapolitikk. CO₂-avgifter og kvotar er dei viktigaste klimaverkemidla ved at dei bidreg til ei kostnadseffektiv fordeling av utsleppsreduksjonane mellom sektorane og fører til overgang til meir gunstige transportformer. For å redusere klimagassutsleppa frå vegtrafikken foreslår regjeringa i budsjettet for 2016 tiltak som gir lågare utslepp frå kvart køyretøy, betre kollektivtransporttilbod, gange og sykling i storbyområda og stimulerer til overgang av godstransport frå veg til sjø.

På grunn av auka transportarbeid har klimagassutsleppa frå luftfart, sjøfart og vegtrafikk auka frå 1990 til 2013 med høvesvis 41, 11 og 30 pst. Samla er det venta at utsleppa i sektoren vil vere om lag på dagens nivå fram mot 2020. Det vil variere kor raskt ulike tiltak reduserer klimagassutsleppa. Regjeringa vil derfor arbeide vidare med tiltak som har effekt på kort og lang sikt, t.d. ved å stimulere til bruk av meir energieffektive køyre-

tøy og å leggje til rette for en gunstig transport-middelfordeling.

Utsleppa frå nye personbilar er reduserte frå 177 g CO₂ pr. km i 2006 til 110 g/km i 2014, og 98 g/km første halvår 2015. Frå 1. oktober 2015 auka omsetningskravet for biodrivstoff til vegtrafikk frå 3,5 pst. til 5,5 pst. Det er krav om 35 pst. klima-effekt i berekraftskriteria for biodrivstoff.

Meir energieffektive lette køyretøy og innblan-ding av biodrivstoff gir lågare klimagassutslepp pr. kilometer. Dette blir motverka av auka trafikk. I 2014 var klimagassutsleppa frå vegtrafikken 10,2 mill. tonn CO₂-ekvivalentar, om lag som i 2013. Dette utgjer 19 pst. av dei nasjonale klimagassut-sleppa.

Ved utgangen av første halvår 2015 var det 53 036 el-personbilar i Noreg mot 28 220 på same tid i 2014. Elbilar har fleire avgiftsfritak og for-delar som har medverka til denne veksten. Det var nyregistrert 8 558 ladbare og ordinære hybrid-biler første halvår 2015 mot 5 606 på same tid i fjor. Meirverdiavgiftsfritaket er rekna å gi staten eit inntektstap i storleiken 1,5–2 mrd. kr i 2015 og fritaket for årsavgift 160 mill. kr. Vegdirektoratet har rekna at tapte bompenginntekter på grunn av elbilfritaket utgjorde om lag 200 mill. kr i 2014, og tapte ferjeinntekter 6 mill. kr. Transportøkon-omisk institutt har rekna tapte parkeringsinntekter i kommunane til mellom 100 og 120 mill. kr i 2014.

Statistisk sentralbyrå har rekna at utsleppa frå innanriks kystfart er på 2,1 mill. tonn CO₂-ekviva-lentar i 2013, ein nedgang på 6 pst. frå 2012.

Kystverkets teneste Havbase gir nye mogeleg-heit til å danne seg eit bilete av utviklingstrekkka innan skipstrafikken: Basert på utrekningar av miljøbelastning/miljøpåkjenning for enkeltfartøy, fartøygrupper, geografiske område og tidsperio-dar gjer Havbase styresmaktene i stand til å setje i verk målretta tiltak for å redusere utsleppa frå dei som forureinar mest. Kystverket har derfor som ambisjon å utvikle Havbase slik at utviklinga i sek-toren kan målast på ein best mogeleg måte. I 2016 vil Kystverket gå gjennom kva for data som bør gjerast tilgjengeleg i Havbase for å synleggjere konsekvensane av sjøtransport, t.d. spesifikke tal for avgrensa geografiske område.

Klimagassutslepp frå innanriks sivil rutetra-fikk er omfatta av Kyoto-protokollen og var i 2013 1,2 mill. tonn CO₂-ekvivalentar, dvs. 2,3 pst. av samla innanriks utslepp. I tillegg kjem klimagass-utslepp frå norske lufthamner til første destina-sjon i utlandet på 1,52 mill. tonn i 2013.

Venta framtidig vekst i flytrafikken vil føre til auka klimagassutslepp, viss det ikkje blir sett i verk tiltak. Dei viktigaste utslippsreducerande til-

taka på kort sikt er knytt til utskifting av fly og effektivisering av luftrommet. Avinor har sett av inntil 100 mill. kr i ein tiårsperiode for tiltak og prosjekt som kan medverke til å realisere norsk biodrivstoffproduksjon. Frå 2015 vil Avinor tilby biodrivstoff på Oslo Lufthavn, Gardermoen.

Etappemål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy

Lokal luftforureining

Den lokale luftforureininga i dei største byane var mindre i 2014 enn i 2013. Gunstige vèrtilhøve medverka til dette. Krava i forureiningsforskrifta blei innfridd i alle byar med unntak av i Oslo, som kravet til årsmiddel for NO₂ blei overskride.

Ei framskriving for Oslo som Transportøkon-omisk institutt og Norsk institutt for luftforskning har gjort, gir grunn til å tru at NO₂-utsleppa kjem til å auke fram til og med 2015, for deretter å bli redusert etter som bilparken blir skifta ut. Krava i forskrifta til lokal luftkvalitet for NO₂ kan bli brote fram til mellom 2020 og 2025 om det ikkje blir sett i verk nye tiltak.

Statens vegvesen vil i 2016 halde fram arbeidet med lokale luftkvalitetsmålingar og prognosar for å varsle befolkninga om forureininga. Det vil bli arbeid vidare med å undersøke utslepp frå bilar i verkeleg trafikk og ved låge temperaturar. Resul-tata så langt viser at NO_x og NO₂-utslepp frå tunge køyretøy som bussar og lastebilar blir kraftig redusert for EURO VI-køyretøy, medan diesel pri-vatbilar ikkje oppnår like god effekt av innføring av EURO VI-krava. Undersøkingane er planlagde avslutta i 2016. Det vil òg bli arbeid med å auke kunnskapsgrunnlaget for tiltak mot NO₂-forurei-ning.

I samarbeid med kommunane vil Statens veg-vesen i 2016 halde fram med tiltaka mot svevestøv i fleire byar. Det er framleis nødvendig med gene-relle tiltak. Døme på slike tiltak er piggdekkgebyr, å setje ned fartsgrensene om vinteren og bruke saltløysing og auka reinhald for å dempe at støv kvervlar opp frå vegbana. Bruk av piggfrie dekk er avgjerande for å redusere svevestøv. Det er berre Bergen og Oslo som har vedteke piggdekk-gebyr. Her var piggfridelen 86 og 85 pst. i sesongen 2014/2015. Dette er om lag på same nivå som i sesongen 2013/2014. I Drammen var piggfridelen 80 pst., i Stavanger 78 pst., og i Trondheim 64 pst.

Vegprosjekta som opnar i 2016 gir redusert trafikkbelastning i nokre tettstader, og dermed betre nærmiljø for innbyggjarane.

Støy

I vegsektoren er det er krevjande å nå dei nasjonale måla for støy. Auka trafikk og bustadbygging i støyutsette område gjer at folk blir meir eksponerte for støy medan særleg redusert fart og endringar i motorteknologi reduserer støyen. Statens vegvesen har rekna at om lag 13 000 personar som er busette ved riksveg, har innandørsstøy på over 38 dBA i bustaden sin. Nye vegar som blir lagde utanom tettstader og mindre byar, medverkar til at færre blir utsette for støy.

I 2016 blir det gjort tiltak på om lag 90 bustader som har støynivå over 38 dBA innandørs (om lag 210 personar), og 27 bustader får tiltak på grunn av grensa i forureiningsforskrifta på 42 dBA innandørs.

Forskninga viser at dei mest kostnadseffektive tiltaka er dei som reduserer støyen ved kjelda, dvs. tiltak på asfaltdekke og bildekk. Statens vegvesen har eit program for å skaffe meir erfaring med legging, vedlikehald, brukstid, kostnader og støyeffekt med finkorna asfalt. I tillegg til tiltak som gjeld køyretøy og støysvake vegdekke, er det viktig å halde ved like eksisterande støyskjermer, slik at dei gir den forventa effekten.

I 2016 startar Jernbaneverket førebuande arbeid for den femårlege rullerande støykartlegginga som etter forureiningsforskrifta skal gjerast i 2017. Eit viktig arbeid her er å få vist den støyreducerande effekten av førebyggjande vedlikehald og fornying av materiell og infrastruktur på ein betre måte. Jernbaneverket ønsker i 2016 å gjere skinnesliping i spesifikke område der nytteverdien er størst, og å tileigna seg meir kunnskap om effekten av komposittbremseklossar på godstog. Det er stor felleseuropeisk interesse for opprusting av godstog, og det er påvist at dette har den største samfunnsøkonomisk gevinsten for Europa totalt sett. Støy frå godstog blir sett på som den største miljømessige ulempa for jernbane i Europa.

I 2011 hadde 3 446 personar eit innandørs støynivå over 38 dBA på grunn av fly- og helikoptertrafikk. Over halvparten av dei er busette ved ei av de fem militære lufthamnene. Innføring av ny helikoptertype til offshoretransport har auka flystøybelastninga vesentleg ved nokre lufthamner. Avinor AS tok i 2013 initiativ til å opprette eit nasjonalt helikopterstøyutval.

Vasskvalitet og kjemikalier

Noreg har gjennom EØS-avtalen slutta seg til EUs vassdirektiv. For å sikre gjennomføringa av vassdi-

rektivet i Noreg har styresmaktene utarbeidd ei forskrift. Formålet med forskrifta er å sikre at vassmiljøet, inkludert kystvatn blir skjerma og nytta på ein berekraftig måte. Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS deltek i arbeidet med å følgje opp vassforskrifta. I 2015 blir det arbeidd vidare med dei regionale vassforvaltningsplanane som skal vedtakast i 2016.

For vegsektoren er det først og fremst avrenning frå veger og tunnelar som er ei utfordring for vasskvaliteten. Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon, grunnvatn og overflatevatn. Dei seinare åra har det vore store variasjonar i samla saltbruk som i hovudsak kan forklarast med meteorologiske forhold. Saltbruken har vore relativt høg sjølv om det har vore sett i gang fleire tiltak for å innskrenke saltbruken. Statens vegvesen held fram arbeidet med å analysere kva som ligg bak dei store endringane i saltbruken.

Overvaking av saltpåverking i innsjøar er ein del av det samla arbeidet for å unngå miljøskadar i vassmiljøet. Overvakinga held fram i 2016. I tillegg til salt er forureining av metall og miljøgifter ei utfordring. Prosjektet NORWAT (Nordic Road Water) som starta i 2012, skal auke kunnskapen om korleis ein kan planleggje, byggje og drifte vegnett, slik at risikoen for forureining av metall og miljøgifter kan reduserast. Prosjektet blir avslutta i 2016.

Risikoen for negativ påverknad på vassmiljø frå jernbanesektoren er størst ved bygging av ny jernbane og ved større byggjeprojekt ved eksisterande bane. Jernbaneverket vil planleggje, byggje og drifte anlegg slik at dei i minst mogleg grad fører til dårlegare vasskvalitet. I tillegg skal tiltak redusere påverknaden frå forureiningslokalitetar, verkstader og plantevernmidlar. Jernbaneverket har sett i gang ei omfattande og systematisk kartlegging av forureina grunn og avfall. Dei ulike baneområda skal innan utgangen av 2015 gjere ferdig planar for opprydding og eventuell sanering av funna. I 2016 vil det bli gjennomført aktivitetar i samsvar med desse planane.

Fysiske inngrep i kystsona, som t.d. flytebrygger, hamneanlegg og mudringstiltak kan verke inn på vasskvaliteten. Utdjupingstiltak kan t.d. leie til spreining av miljøgifter frå forureina sediment og krev løyve frå miljøstyresmaktene.

Risiko for vatn- og grunnforureining ved dagens drift av lufthamnene er i hovudsak knytt til avising av fly og rullebane, brannøving og drivstofflekkasjar. I tillegg finst det forureina lokalitetar frå tidlegare aktivitet. Avinor AS vedtok sommaren 2015 ein ny miljøstrategi med tilhøyrande miljømål for perioden 2016–2020. Det vil i dei nær-

maste åra vere særleg merksemd på drift av infrastruktur, handtering av PFAS-forureiningar og å optimalisere rutinar for bruk av avisingskjemikaliar.

Avinor har utarbeidd ei sårbarheitsklassifisering av sine lufthamner. Lufthamnene med dei mest sårbare naturområda har dei strengaste sikringstiltaka.

For to lufthamner – Kristiansand lufthavn, Kjevik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes – har Miljødirektoratet vurdert at det er behov for tiltak, og har gitt Avinor pålegg om å utarbeide ein tiltaksplan. På Oslo lufthavn, Gardermoen, er det starta opp eit reinseanlegg for PFOS-forureina grunnvatn ved ein hangar. Også ved brannøvingsfeltet på lufthamna er det sett i gang vassreining.

Etappe mål: Bidra til å redusere tapet av naturmangfald

På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det vere vanskeleg å reversere negativ påverknad på naturmangfaldet. Transportetatane arbeider med å auke kunnskapen på området. Når transportetatane planlegg nye samferdselsanlegg, prøver dei å unngå inngrep i verna naturområde, tyngre inngrep i større samanhengande naturområde, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde. Viss tap av viktige naturverdiar ikkje kan unngåast, skal nødvendige avbøtande og restaurerande tiltak setjast i verk.

Ingen vegprosjekt som opnar i 2016, er vurdert til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. Ved eitt prosjekt, E6 Frya – Sjoa, ved Hundorp vil det vere 40 dekar inngrep i eit naturreservat. Ingen vegprosjekt vil ha inngrep i eller nærføring til nasjonalparkar eller landskapsvernområde. I 2016 vil fem registrerte konflikhtar mellom veg og naturmangfald bli utbetra.

Ingen av jernbaneprojekta som er planlagt ferdigstilte i 2016, har svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. Fellesprosjektet E6/Dovrebanen har 7 dekar inngrep i landskapsvernområde. Dei fleste konflikttane mellom naturmangfald og jernbane skriv seg frå bruk av plantevernmidlar. Desse konflikttane vil langt på veg utbetrast med det pågåande arbeidet med å integrere omsyn til verdifull natur i vedlikehaldsplanar for vegetasjonsrydding langs sporet. Jernbaneverket vil ha kome langt i dette arbeidet i 2016, og reknar med at om lag 270 konflikhtar vil vere utbetra. Nokre konflikhtar er det ikkje råd å utbetre i kombinasjon med togtrafikk, t.d. der jernbanen har negativ påverknad på fugleliv i naturreservat grunna støy, eller der uunngåeleg hogst i terren-

get langs sporet opprettheld konflikten. Dette gjeld dei resterande 160 konflikttane.

For å erstatte jordbruks- og naturverdiar som elles ville gått tapt, er fysisk kompensasjon eit verkemiddel som kan takast i bruk under samferdselsutbyggingar. Det kan t.d. gjerast ved å opparbeide dyrka mark av minst like god kvalitet på ein annan stad, eller restaurere, nydanne eller sikre eit naturområde. Fysisk kompensasjon blir utprøvd for naturområde som blir ramma av ny E6 på strekninga Kåterud – Arnkvern (Åkersvika) som er under planlegging. Også ved andre samferdselsprosjekt som blir planlagt, vil fysisk kompensasjon av naturområde bli vurdert som eit mogleg verkemiddel. Desse prosjekta vil bli pilotprosjekt og følgt opp m.a. med før- og etterundersøkingar.

Konsekvensar for naturmangfaldet er ein del av før- og etterundersøkingar av store anlegg der det er aktuelt. Jernbaneverket og Statens vegvesen starta i 2013 eit samarbeid om å utvikle metodikk for før- og etterundersøkingar. Metoden blir no prøvd ut. Det er funne aktuelle pilotprosjekt på veg og bane, som kan vere utgangspunkt for oppdrag til forskingsmiljø ved eit seinare høve.

Ingen av prosjekta som Kystverket opnar i 2016, er vurderte til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. Det er ikkje registrert konflikhtar mellom transportnettet og naturmangfald.

Kystverkets hamne- og farleiltak kan påverke naturmiljøet m.a. gjennom å spreie partiklar, endre straumtilhøve og vassutskifting. På same tid kan tiltaket verke positivt ved at ein fjernar forureina masse. Kystverket har i fleire tilfelle samarbeidd med kommunar og Miljødirektoratet for å rydde opp i forureina hamnebasseng, eit samarbeid som blir ført vidare i planlegginga av nye prosjekt.

Kystverket vil utvikle vidare innarbeidinga av miljøkrav i utgreiings-, plan- og byggjeprosessen, og føre dette vidare i drift og vedlikehald. I 2015 er det venta at eit prosjekt for å vise effekten for naturmiljøet i samband med hamne- og farleiprojekt blir ferdig. Det er ei verdsettingsstudie av miljøkonsekvensar på marine økosystemtenester ved ulykkeshendingar.

Det biologiske mangfaldet på alle lufthamnene til Avinor blei kartlagt i perioden 2008–2013. I tillegg har Forsvaret gjennomført tilsvarande kartlegging på seks av lufthamnene som Avinor driv. Lufthamnene blir følgt opp med forvaltningsråd og fleire tiltak for å unngå konflikhtar med biologisk mangfald.

Fleire av lufthamnene i Norge har store naturverdiar innafor lufthamna eller i rett i nærleiken.

Særleg store areal av ugjødsla slåttemark langs rullebanane kan utgjere viktige erstatningsbiotopar.

Etappemål: Avgrense inngrep i dyrka jord

Dei store veganlegga som opnar i 2016, har kravd om lag 680 dekar dyrka jord. I prosjektet E18 Retvet – Vinterbro blir det forsøkt å kompensere for tapet av dyrka jord ved å etablere nye jordbruksareal. Erfaringane derfrå vil leggje grunnlaget for den eventuelle vidare bruken av dette verkemiddelet.

Fellesprosjektet E6/Dovrebanen og strekinga Langset – Kleverud som blir ferdigstilt i 2016, har omdisponert 105 dekar dyrka jord til veg og jernbane. På prosjektet Holm – Holmestrand – Nykirke, som opnar for trafikk i 2016, vil det vere brukt 15 dekar dyrka jord til jernbaneformål. Fem til ti dekar blir tilbakeført frå gamal bane til dyrka mark.

Det er ikkje planlagt tiltak i 2016 som vil omdisponere dyrka jord til transportformål innanfor luftfarten. For perioden 2014–2023 er det lagt til grunn at 55 dekar dyrka jord vil bli omdisponert til luftfartsformål.

6.2.4 Universell utforming

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er eitt av hovudmåla at transportsystemet skal bli universelt utforma. Eit universelt utforma transportsystem fører til ei generell kvalitetsheving som kjem alle reisande til gode og gjer systemet meir effektivt.

All ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthamner, blir bygde med universell utforming. Det meste av transportsystemet er bygd før det var krav om universell utforming. Noko er utbetra dei siste åra, men framleis er behovet for utbetringar omfattande. For best mogeleg ressursbruk er det viktig å kartleggje behova godt, slik at utbetring kan skje saman med andre planlagde eller nødvendige oppgraderingar.

Etappemål: Medverke til at heile reisekjeder blir universelt utforma

Jernbanestasjonar, busshaldeplassar, kollektivknutepunkt, reiseinformasjon, billettsystem, gangvegar, fortau og kryssingspunkt er alle døme på ledd i ei reisekjede. På vegnettet ligg haldeplassar og kollektivknutepunkt langs statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar. Felles planar for for-

nying og forpliktande samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa er nødvendig for å få samanhengande reisekjeder som er universelt utforma.

Det er om lag 6 500 busshaldeplassar langs riksvegane. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til at om lag 900 av desse og om lag 100 knutepunkt skal oppgraderast til universell utforming i perioden. I tillegg kjem tiltak i bymiljøavtalane. I 2016 er det lagt opp til at 32 haldeplassar og 4 knutepunkt langs riksveg blir oppgraderte. Knutepunkt er stader der to eller fleire kollektivruter møtes og der det er naturleg å foreta overgang mellom rutene.

Fornynging av haldeplassar blir sett i samanheng med andre tiltak som blir gjennomførte langs riksvegane, t.d. utbygging av gang- og sykkelanlegg og utbetring av gangfelt, og med arbeidet dei andre forvaltningsnivåa gjer med å betre utforminga av eigne haldeplassar og knutepunkt.

For betre å kunne måle utviklinga mot eit universelt utforma transportsystem skal Statens vegvesen vidareføre arbeidet med å få betre oversikt over graden av universell utforming på eigen infrastruktur. M.a. blir data om haldeplassar og knutepunkt registrerte og innarbeidde i eksisterande databasar. Arbeidet er tidkrevjande og vil halde fram i 2016. Data som blir samla inn, vil også på sikt vere eit viktig bidrag til arbeidet med ein nasjonal reiseplanleggjar med informasjon om tilgjenge tilhøva på reiseruta.

Krava som blir stilte til universell utforming av riksvegferjene, er skjerpa dei siste åra. Dette gjeld m.a. utforming av og tilkomst til toalett og salong. For å medverke til å nå målet om heile reisekjeder med universell utforming har Statens vegvesen i 2015 sett i gang eit arbeid med å kartleggje status for universell utforming av kaianlegga. Sentrale element her er m.a. oppstillingsplass for bil for personar med nedsett rørsleevne og tilkomst for gåande frå t.d. busshaldeplassen til ferja. Dette arbeidet vil halde fram i 2016, og danne grunnlaget for forslag til tiltak.

Jernbaneverket har kartlagt reisekjeda i jernbanenettet, dvs. stasjonar, informasjonssystem og tog. Det er best tilgjenge på Austlandet, der nye universelt utforma tog først er sette inn. Austre linje på Østfoldbanen blir landets første universelt utforma togstrekning med universelt utforma stasjonar og tog. InterCity-strekninga Skien – Lillehammer er ei av dei beste strekningane med 80 pst. stasjonar på nivå «tilgjengeleg». På strekningar utanfor Austlandet har om lag 60 pst. av stasjonane på Jærbanen nivå «tilgjengeleg». Noverande togmateriell er også godt tilpassa plattformhøgda på desse stasjonane.

På jernbanenettet har 20 pst. av stasjonane 80 pst. av trafikken, og strekninga Gardermoen – Drammen er Noregs strekningsnav, og den mest trafikkerte strekninga. I dette navet har om lag 80 pst. av stasjonane nivå tilgjengeleg. Å få utgreidd om stasjonane kan oppnå betre tilgjenge utan omfattande ombygging, kan avklåre om det er mogleg å oppnå universell utforming på nokre av dei mest trafikksterke stasjonane i planperioden.

Jernbaneverket legg vekt på å fjerne mindre hindringar. Dette er ofte mindre kostnadskreivjande tiltak. Å få til eit meir forpliktande samarbeid mellom aktørane (Jernbaneverket, togselskap, Statens vegvesen, fylkeskommunar og kommunar) som har ansvar for ulike deler av infrastrukturen langs trafikksterke strekkingar, som busshaldeplasser og –materiell, har truleg størst effekt for å kome nærmare målet om å medverke til at heile reisekjeder blir universelt utforma.

I 2015 blir fleire stasjonar oppgraderte, t.d. Voss, Værnes og Høvik. Vidare er det sluttarbeid på fem stasjonar på Austre linje. I 2016 kjem nye Holmestrand stasjon, nyopning av Steinberg stasjon, og ombygd stasjon på den nye terminalen på Oslo lufthavn blir teken i bruk.

Ved utgangen av 2016 er prognosen at 246 stasjonar skal ha dynamisk kundeinformasjonsanlegg. For universelt utforma kundeinformasjonssystem, er det planlagt å tilby ein nettbasert applikasjon som ein tilleggsfunksjon til eksisterande talestyrte telefoneneste.

Vidare er det ved utgangen av 2016 vurdert at 106 jernbanestasjonar vil vere tilgjengelege, 18 stasjonar vil vere universelt utforma og 339 stasjonar vil ha universelt utforma informasjonssystem.

På luftfartsområdet blir reglane om universell utforming som ligg i plan- og bygningsloven med tilhøyrande byggetekniske forskrifter, brukt på lufthamnene i samband med nybygg eller ombyggingar. For eksisterande anlegg og løysingar for å kome om bord i flya gjeld i tillegg krava i forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport. I medhald av denne forskrifta har Luftfartstilsynet sett i gang med å kartleggje universell utforming ved alle lufthamnene. Det er også i forskrifta stilt krav om at alle lufthamner skal tilby assistanse til funksjonshemma og rørslehemma passasjerar.

For Avinor AS omfattar reglane om universell utforming i plan- og bygningsloven i første rekke terminalbygg, men også tårn når det gjeld egne tilsette. Gjennom kartlegginga av universell utforming skal det leggjast til rette for planlagde og koordinerte tiltak slik at alle lufthamnene i Avinor AS skal vere universelt utforma i 2025. Avinor har dialog med organisasjonane for funksjons- og rørslehemma om å leggje til rette for universelle løysingar på lufthamnene.

7 Omtale av særlege tema

7.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart, post, elektronisk kommunikasjon (ekom) og førebyggjande sjøtryggleik, hamnesikring og statleg beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik: Meld. St. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet*, jf. Innst. 426 S (2012–2013) og Meld. St. 21 (2012–2013) *Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, jf. Innst. 425 S (2012–2013). I tillegg kjem Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under fredskriser og tryggleikspolitiske kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Det overordna målet for dette arbeidet er å førebyggje uønskte hendingar og minske følgjene av dei om dei likevel skulle oppstå, m.a. gjennom å sikre at viktige transport- og kommunikasjonsfunksjonar fungerer igjen. Departementet vil derfor vidareføre arbeidet med å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett innan bane-, veg-, kyst- og luftfartssektoren og innan ekom og post. Etatane, tilsyna og selskapa har vidare eit sjølvstendig ansvar for å ivareta pålitelegheita og tryggleiken innan sitt eige ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt.

På bakgrunn av det overordna målet for samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren har departementet formulert fire strategiske utgangspunkt for arbeidet. Desse kjem m.a. fram i «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren» frå 2009:

- sektoren skal kontinuerleg arbeide med førebyggjande tiltak, med å styrkje evne og kapasitet til å handtere kritiske situasjonar og til restituering etter kriser
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å kunne utvikle gode beredskapsplanar og tiltak

- sektoren skal utvikle gode arenaer for læring og gjensidig erfaringsoverføring
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for ei samordna beredskapsplanlegging og krisehandtering nasjonalt og gjennom deltaking i internasjonalt arbeid.

I samarbeid med etatane og selskapa reviderer Samferdselsdepartementet no strategien frå 2009. Ein oppdatert strategi for arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren vil ligge føre innan utgangen av 2015.

For å fremje det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovanfor vil departementet, etatane og selskapa halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar blir lagde til grunn for forbetringar i planverket. Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa arrangerer eigne krisehandteringsøvingar og er med i større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå og med aktørar i andre land. «HarbourEx 2015» var ei slik øving. Øvinga fann stad i april 2015 i regi av Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap og involverte store delar av samferdselssektoren.

Departementet er ansvarleg for å ha oversikt over og styrke robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. I 2012 peika departementet ut skjermingsverdige objekt i samsvar med sikkerhetsloven og objektsikkerhetsforskriften. Gjennom prosjektet «Analyse av sårbarhet og risiko innen samferdsel – kartlegging av kritiske objekter (SAMROS II)» har Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa kartlagt framføringslinjer, strekningar, knutepunkt, styringssystem o.l. som er særskilt viktige for samferdselssektoren og samfunnet elles, men som ikkje nødvendigvis er omfatta av objektsikkerhetsforskriften. Arbeidet med å sikre dei kritiske delane av samferdselsinfrastrukturen som blei identifiserte i prosjektet og dei objekta som reknast som skjermingsverdige, held fram i 2016.

Det blir kontinuerleg arbeidd med risiko- og sårbarheitsanalysar i samferdselssektoren. Alle

etatane og selskapa gjennomfører egne analysar for å ha oversikt over risiko og sårbarheit innan sitt område. I 2013 og 2014 gjennomførte Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa ein felles analyse i prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarheitsanalyser for virksomheter i samferdselssektoren – SOROS». Prosjektet skal betre evna til å handtere store nasjonale kriser som rammar på tvers av sektorar og myndighetsområde og er eit ledd i oppfølginga av NOU 2012: 14 *Rapport fra 22. juli-kommisjonen*. Prosjektet inneber at departementet, etatane og selskapa, i nært samarbeid med leiinga i kvar verksemd, gjennomgår beredskapen med utgangspunkt i ulike scenario henta frå «Nasjonalt risikobilde» til Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap og Samferdselsdepartementets rapport «Krisescenarier i samferdselssektoren – KRISIS» frå 2010. Gjennom prosjektet har kvar verksemd utarbeidd eit eige strategidokument som gir retning og prioriteringar for samfunnstryggleiksarbeidet, og ein tiltaksplan. Arbeidet med å følgje opp tiltaksplanane i dei enkelte verksemdene held fram i 2016. Strategidokumenta og tiltaksplanane skal oppdaterast jamleg og sjåast i samheng med oppfølginga av den overordna strategien.

Fleire av etatane har auka merksemda på sikring mot tilsikta handlingar. Statens jernbanetilsyn har utarbeidd ei forskrift om sikring mot tilsikta uønskte handlingar på det nasjonale jernbanenettet og t-banen i Oslo. Sikringsforskriften for jernbane tok til å gjelde 1. juli 2015. Innan ekomsektoren er det vidare satsa på å betre samhandlinga og flyten av informasjon om denne typen truslar mellom tryggleikstenestene og aktørar i sektoren. Kystverkets system for vurdering og fastsetting av sikringsnivå i hamnene er vidareutvikla og prøvd gjennom reelle trusselendingar og øvingar.

I 2014 og 2015 gjennomførte Samferdselsdepartementet fleire utgreiingsprosjekt om samfunnstryggleik. Eit av desse var prosjektet «Sårbarhet og beredskap innen kollektiv persontransport – SOBPERs». Målet med prosjektet var å kartlegge og styrkje kunnskapen om sårbarheit innan kollektivtransportssystemet, med særleg merksemd på tilsikta handlingar. Resultata frå prosjektet vil sjåast i samheng med fastsette tiltak på samfunnstryggleiksområdet i Handlingsplanen for kollektivtransport frå 2014, og vil i 2016 bli følgd opp i samarbeid med dei samferdselsetatane og styresmaktene det gjeld. Departementet gjennomførte òg eit metodeprosjekt som m.a. greidde ut korleis samfunnsøkonomiske omsyn i

større grad kan bli integrert i analysar og utgreiingar på samfunnstryggleiksområdet. Metodemodellen frå prosjektet vil bli testa og vidareutvikla i oppfølgingsprosjekt med aktuelle underliggjande etatar og selskap i 2016.

Arbeidet med informasjons- og IKT-tryggleik er prioritert. Etatane og selskapa har ansvaret for IKT-tryggleiken i eigen sektor, m.a. ved å følgje opp krava i «Nasjonalt strategi for informasjonssikkerhet» frå 2012. Samferdselsetatane samarbeider no tettare om informasjonstryggleik, og fleire av etatane og selskapa samarbeider med Nasjonalt Cybersikkerhetssenter (NorCERT). Verksemdene har òg etablert interne løysingar for betre å oppdage egne sårbarheit og handtere angrep. Jernbaneverket har i 2015 sett i gang prosjektet «Sikker Info» som skal sørge for meir systematisk arbeid med informasjonstryggleik i etaten. Prosjektet varar ut 2016.

Ei av årsakene til utfall av transport og kommunikasjon i Noreg er uvêr som fører til flaum og skred. Vêret tærer òg på infrastrukturen. Samferdselsetatane arbeider derfor med klimatilpassing og med å auke evna til å oppretthalde transport og kommunikasjon trass i påkjenningar frå uvêr. Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider med Norges vassdrags- og energidirektorat for å sikre meir robust infrastruktur, trygg busetting, trygg samferdsel og god skred- og flaumvarsling. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har i 2014 og 2015 arbeidd vidare med prioriterte tiltak for å styrkje beredskapevna og robustheita i ekomnetta, m.a. ved å innføre krav om minimum reservestraum i mobilnetta og følgje opp forskrift om prioritet i mobilnetta. Programmet «Forsterket ekom» som blei starta i 2014 inneber ei styrking av reservestraumkapasiteten på utvalde plassar i kvar kommune for å betre den lokale krisehandteringsevna. Programmet blir ferdig i pilotkommunane i 2015. Utbygginga tek til i 2016. Programmet blir finansiert med statleg tilskot.

I 2014 og 2015 førte Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap tilsyn med Samferdselsdepartementets og Nasjonal kommunikasjonsmyndighets arbeid med samfunnstryggleik. Tilsynet av departementet viser at krav og føringar på området i stor grad er følgd opp. Departementet arbeider systematisk på samfunnstryggleiksområdet, har høg merksemd på området og legg ned betydeleg ressursinnsats, særleg i arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalyser. Tilsynet viser eit brot på krav. Departementet er ikkje gode nok til å evaluere korleis det handterer hendingar. I 2014 førte Nasjonalt tryggingorgan òg tilsyn med

korleis departementet følgjer opp krava i sikkerhetsloven med forskrifter. Departementet vil arbeide vidare med å følgje opp funna i begge tilsynsrapportane.

Departementet vil i 2016 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med etatane og selskapa. Deltaking i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført i departementet, etatane og selskapa.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren skal etatane dekkje over dei ordinære budsjetta, og dei inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sikre god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett.

7.2 Kollektivtransport

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Det blei også i meldinga presentert ein kollektivtransportpolitikk for byområda og ein for distrikta. Departementet la i september 2014 fram ein handlingsplan for kollektivtransport, jf. omtale nedanfor.

For å få fleire til å reise med kollektivtransport må den bli oppfatta som eit konkurransedyktig alternativ til personbil. Ansvaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og

fleire etatar. Ei sentral utfordring for å gjere kollektivtrafikken konkurransedyktig og attraktiv er å samordne utvikling av tilbodet på tvers av forvaltningsnivåa, etatane, transportmidla og transportselskapa.

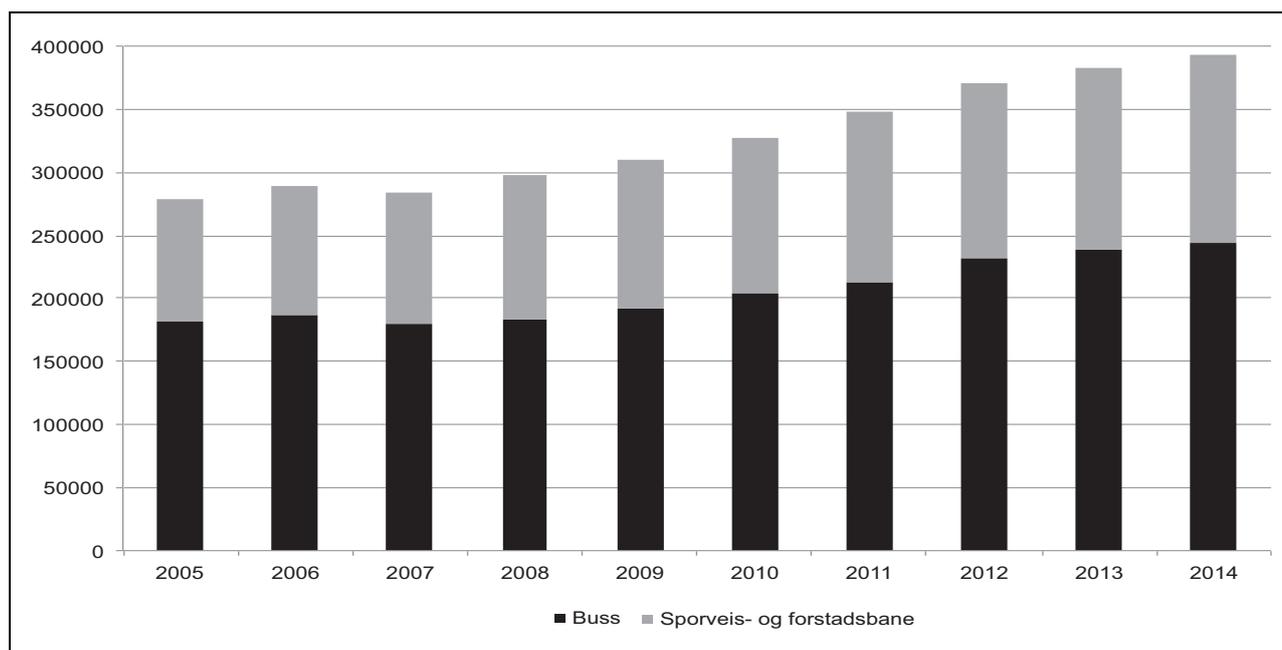
7.2.1 Utviklinga i kollektivtransporten

Utviklinga i kollektivtransporten har dei seinare åra vore positiv. Kollektivstatistikken frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var om lag 573 mill. passasjerar som reiste med kollektivtransport i 2014. Dette er ein auke på om lag 30 pst. frå 2005 og 2,3 pst. frå 2013. Dei siste åra har auken vore størst i dei større byområda. Den største veksten har vore for skinnegåande passasjertransport med ein auke på om lag 47 pst. frå 2005 til 2014.

Om lag 393 mill. passasjerar reiste med lokal kollektivtransport i byområda (ekskl. jernbane) i 2014, som var ein auke på 2,6 pst. frå 2013. I perioden frå 2005 til 2014 har veksten i den lokale kollektivtransporten i byområda vore på om lag 42 pst. Utviklinga er vist i figur 7.1.

7.2.2 Løyvingar til kollektivtransporten

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går over veg- og jernbanebudsjetta. Staten gir vidare tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak. Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane. Den



Figur 7.1 Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

auka satsinga på fylkesvegane som regjeringa legg opp til i budsjettet for 2016, vil også bidra til betre kollektivtransport på veg.

Løyvingane i 2016 til jernbaneinfrastruktur og kjøp av persontransporttenester med tog blir redusert med til saman om lag 200 mill. kr frå saldert budsjett 2015. For rasjonell gjennomføring av pågåande investeringar i jernbaneinfrastrukturen

er behovet for løyvingar lågare i 2016 enn i 2015. Reduksjonen til kjøp av persontransporttenester med tog er i samsvar med Trafikkavtalen. Ein legg opp til å vidareføre rutetilbodet frå 2015 til 2016. Oppfølginga av den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2014–2023 i første fireårsperiode for jernbane er til saman 80,1 pst. etter tre år.

Tabell 7.1 Løyvingar til kollektivtransport

	Saldert budsjett 2015	Forslag 2016	Pst. endr. 2015/2016
Kjøp av persontransport med tog	3 218 870	3 208 500	-0,3
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	18 172 118	17 977 300	-1,1
Kollektivtiltak og universell utforming, riksvegnettet	84 000	89 500	6,5
Bymiljøavtalar	70 000	300 000	328,6
Særskild tilskott til Fornebubanen	25 000	100 000	300,0
Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	1 300 550	1 105 000	-15,0
Særskilde tilskott til kollektivtransport	46 248	32 200	-30,4
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	22 916 786	22 812 500	-0,5

7.2.3 Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport

Handlingsplanen for kollektivtransport skal bidra til å konkretisere kva som må gjerast for å styrkje miljøvenlege og arealeffektive transportløyvingar. Handlingsplanen summerer opp tiltak på ulike område. Fleire av tiltaka er nærmare omtalte i andre delar av denne proposisjonen.

Jernbanen er ein viktig del av satsinga på kollektivtransport. Det er i 2016 foreslått å løyve om lag 18 mrd. kr til investeringar i infrastruktur, drift og vedlikehald av infrastrukturen, og 3,2 mrd. kr til statleg kjøp av persontransport med tog.

På vegbudsjettet blir det foreslått 89,5 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming på riksvegnettet. I tillegg er det lagt til grunn om lag 55 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane vil i hovudsak bli nytta til å oppgradere haldeplassar og knutepunkt. Tiltaka for universell utforming medverkar til å heve kvaliteten og gjere kollektivtransporten meir attraktiv for alle. Oppfølging av hovudmålet om universell utforming i Nasjonal transportplan 2014–2023 er nærmare omtalt i kapittel 6.2.4.

Bymiljøavtalane skal leggje til rette for at veksten i persontransporten i storbyområda blir teke med kollektivtransport, sykkel og gange. Gjenom avtalane vil det vere aktuelt for staten å gi eit investeringstilskott på inntil 50 pst. til viktige kollektivprosjekt i dei fire største byområda. Staten forhandlar no med Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag med sikte på å inngå bymiljøavtalar i løpet av kort tid. Det er i 2016 foreslått å løyve 300 mill. kr til bymiljøavtalar. Bymiljøavtalane er nærmare omtalte i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Løyvingane til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda har auka vesentleg dei seinare åra. Ordninga skal stimulere byområda til å setje i verk tiltak som fremmar kollektivtransport, sykkel og gange. Det er foreslått å løyve 1,1 mrd. kr til ordninga i 2016. Dette er 100 mill. kr over det årlege gjennomsnittet i første del av planperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023. Belønningsordninga er nærmare omtalt i del II under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Det skal vere enkelt å reise kollektivt. Stortinget har vedteke at det skal etablerast eit felles elektro-

nisk billettsystem for heile landet. Samferdselsdepartementet har starta dette arbeidet. Det er òg starta eit arbeid med å lage ein konkurransenøytral nasjonal reiseplanleggar. Departementet skal i 2015 etablere eit selskap (Rutebanken AS) som skal forvalte kunngjeringsplikta, leggje til rette for ein konkurransenøytral reiseplanleggar for kollektivtransporten og leggje til rette for elektronisk billettering. Det blir foreslått å løyve 32,2 mill. kr til desse tiltaka i 2016. Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Utgifter til rutedrift over fylkeskommunale budsjett var 12 mrd. kr i 2014. Den fylkesvise fordeling av desse utgiftene går fram av tabell under programkategori 13.70 i del II.

Betring av datagrunnlaget er ein del av handlingsplanen for kollektivtransport. I samband med dei heilskaplege bymiljøavtalane og vidare oppfølging av nullvekstmålet, er det ein føresetnad at ein på ein god måte kan måle utviklinga i persontrafikken og i transportmiddelfordelinga. Frå 2016 blir det gjennomført kontinuerlege reisevaneundersøkingar. Tidlegare har dei blitt gjennomførte om lag kvart fjerde år. I dei ni største byane er trafikkregistreringspunkta forbetra, slik at ein har eit representativt utval for å måle utviklinga i biltrafikken. Gjennom Statens vegvesens FoU-program BEDRE BY søkjer ein å betre transportmodellane og datagrunnlaget i dei samfunnsøkonomiske analysane som blir brukte som grunnlagsmateriale i Nasjonal transportplan, konseptvalutgreiingar (KVU) og andre overordna utgreiingar. Programmet vil m.a. sjå på korleis ein betre kan modellere og analysere ulike kvalitetar ved kollektivtransporten, om haldeplassar er tilgjengelege, arealbruk, parkering og infrastruktur for sykklistar.

Gjennom Meld. St. 26 (2012–2023) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013), er det lagt ein langsiktig utviklingsstrategi for å utvikle togtilbodet. Bymiljøavtalane vil også vere viktige for ei nærmare kopling mellom jernbane, anna kollektivtransport og vegtrafikk. Auka frekvens og punktlegskap blir prioritert. Den store ruteplanomlegginga rundt Oslo er ferdig i desember 2015 når Høvik stasjon blir opna. Når stasjonane Stabæk, Blommenholm og Høvik blir opna igjen, vil fleire tog som tidlegare stoppa på Skøyen, ha Stabæk som endestasjon.

Fleire større utbyggingsprosjekt held fram, t.d. ny tunnel frå Bergen til Arna, Follobanen og fleire parsellar på IC-strekningane. For Oslo-området er KVU for Oslo-navet ferdig. Det skal gjen-

nomførast ei kvalitetssikring (KS1) før regjeringa tek stilling til konseptval. I samband med gjennomføringa av store vedlikehalds- og fornyingsprosjekt må transporttilbodet leggjast om. I samarbeid med Ruter AS, Statens vegvesen og NSB AS har Jernbaneverket etablert eit prosjekt for å finne samla løysingar for best mogeleg alternativ transport i stengingsperiodar.

Jernbaneverket og Statens vegvesen skal stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar. Vidare skal dei to etatane saman med aktuelle fylkeskommunar og kommunar vurdere kva for stasjonar/haldeplassar som særleg er eigna for foretting/byutvikling og for innfartsparkering.

Etatane byggjer no innfartsparkeringsplassar m.a. på Blaker og Varingskollen i samarbeid med Akershus fylkeskommune. For neste år er det planlagt bygging på Nerdrum. Det blir i år også bygd sykkelhotell i Asker og Lillestrøm i samarbeid med Akershus fylkeskommune og kommunane. For neste år er det planlagt bygging av eit sykkelhotell til. I samband med InterCityutbygginga blir det laga rapportar med planar for parkeringstilhøva på dei stasjonane det gjeld. Dette skjer i samarbeid med dei aktuelle kommunane.

Hastigheita til kollektivtransporten, særleg i rushtid, er viktig for å betre konkurranseevna i forhold til personbilar. Utbygging av kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss har gitt betre framkome for kollektivtransporten dei siste åra. Det har samtidig vore ein sterk auke i talet på kollektivreisande, slik at fartsendringane i rushtida har vore små. Utviklinga i framkome for buss blir følgt gjennom systematiske målingar på stamlinjenettet for kollektivtrafikken og teljingar av køyretøy i kollektivfelt på nokre punkt i dei fire største byane.

Som eit ledd i arbeidet med å utnytte kapasiteten i transportsystemet betre, har Statens vegvesen delegert styresmakta for trafikkregulerande skilt på kommunal veg i Oslo til Oslo kommune. Dette vil gjere det enklare for kommunen å gjennomføre tiltak som betrar framkoma for kollektivtrafikken.

For å utvikle gode transportløysingar og for å sikre at innsatsen blir retta mot dei mest effektive tiltaka, er det viktig å ha både breie fagmiljø med rett kompetanse og godt samarbeid mellom aktørane som er involverte i planlegging og tilrettelegging. Hausten 2014 starta eit nytt mastergradskurs i kollektivtransport på NTNU. Dette kurset er eit samarbeid med Lunds Tekniska Högskola.

7.3 Nordområda

Regjeringa vil styrkje infrastrukturen i nord og vidareutvikle sambandet med nabolanda.

Regjeringa har ei tredelt strategisk tilnærming til å utvikle transportinfrastrukturen i nord: Eit nord-sør perspektiv der formålet er å sikre framkome og styrke konkurransekrafta til næringslivet gjennom auka innsats for å betre infrastrukturen som bind landet saman; eit aust-vest perspektiv der formålet er å binde landsdelen betre saman og gi betre vilkår for samhandel og samarbeid med våre naboland gjennom å styrkje infrastrukturen over grensene til Russland, Finland og Sverige; og eit langsiktig perspektiv der formålet er å få fram kunnskap som kan gi eit betre grunnlag for å vurdere om noverande infrastruktur i Nord-Noreg er tilpassa framtidens transportbehov. I det langsiktige perspektivet ligg òg samarbeidet med nabolanda om felles konkrete tiltak og planar for å utvikle transportsystemet i nordområda.

Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Finland har hatt leiarskapen for arbeidsgruppa på transportområdet (BEATA) sidan hausten 2013. Russland tek hausten 2015 over leiarskapen for dei neste to åra. Ei ekspertgruppe med representantar for transportstyresmaktene i Sverige, Finland, Russland og Noreg har på oppdrag frå styringsgruppa for BEATA laga ein ny rapport om grensekryssande vegkorridorar som utdjupar forslaget til felles transportplan for Barentsområdet frå 2013. Rapporten inneheld ein analyse av vegtransport og infrastrukturen, med særleg vekt på transportstraumane og korleis standard og behovet for vedlikehald og investeringar på veg er langs dei 13 korridorane som gjekk fram av forslaget til Barents transportplan. Forslaget til felles transportplan for Barentsområdet og den nye rapporten blir følgt opp av BEATA, i bilateralt samarbeid og som innspel til dei nasjonale plan- og budsjettprosessane.

Samferdselsdepartementet vil i 2016 prioritere statlege midlar til å vidareføre utbygginga av E6 Halselv – Møllnes og prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta i Finnmark. Prosjekta er ein del av E6 vest for Alta og er planlagt opna for trafikk hausten 2017. Vidare vil det bli anleggsstart på prosjektet Tana bru. Prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2018.

E105 Storskog – Hesseng i Finnmark er det einaste vegsambandet mellom Noreg og Russland. Arbeidet på strekninga starta i 2011. For 2016 blir det prioritert midlar til å vidareføre pro-Narvik stasjon og nytt kryssingsspor ved Djupvik

sjektet E105 Elvenes – Hesseng. Prosjekta er planlagt opna for trafikk i 2017.

I Troms held utbygginga av prosjekta E6 over Sørkjosfjellet og E6 Indre Nordnes – Skardalen fram i 2016. Begge prosjekta er planlagt opna for trafikk i 2017.

I Nordland er det sett av midlar til å vidareføre utbygginga av prosjektet E6 Helgeland nord. Vidare er det foreslått bompengar til anleggsstart for prosjektet E6 Helgeland sør. Prosjektet omfattar utbetring og utbygging av om lag 80 km veg, fordelt på 9 delstrekningar, der 7 av dei inngår i ein vegutviklingskontrakt. Kontraktsforma inneber at same entreprenør skal ha ansvaret både for utbetningsarbeidet og det meste av drifta og vedlikehaldet. Det er òg sett av midlar til å vidareføre utbetningsarbeid i fleire av tunnelane på E6 mellom Korgfjellet og Fauske i Nordland. Prosjektet E6 Hålogalandsbrua blir vidareført i 2016. Skredsikringsprosjektet Trældal-Leirvik på E10, som er en del av prosjektet, blei opna for trafikk i september 2015. Hålogalandsbrua vil etter planen bli opna for trafikk hausten 2017.

E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms skal planleggjast for gjennomføring som eit OPS-prosjekt. For å sikre raskare gjennomføring er det vedteke at staten skal overta den vidare planlegginga av strekninga. I tillegg er det lagt opp til å gå rett på arbeidet med reguleringsplan.

Vidare er det sett av midlar til utbetringstiltak på eksisterande vegar i Nord-Noreg, som breiddutvidingar, fjerning av flaskehalsar og utbetring av særleg trafikkfarlege punkt.

Tiltak på vegnettet er nærmare omtalt i del II under Vegformål.

Den differensierte arbeidsgivaravgifta blei endra i 2014. Verksemdar i transportsektoren er ikkje lenger omfatta av denne. Som kompensasjon er det løyvd midlar til m.a. infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Tiltaka er omtalte i del II.

Målt i tonn går i dag om lag 2/3 av godstransporten på jernbane i Noreg på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige er banen viktig for godstransporten mellom Sør- og Nord-Noreg. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett av 1,6 mrd. 2013-kr til investeringstiltak på Ofotbanen. Tiltaka gjeld auka kryssingskapasitet, straumforsyning og terminal- og stasjonstiltak. Bjørnfjell kryssingsspor blir ferdigstilt 2015, medan Rombak kryssingsspor og tiltak for forsterka straumforsyning på Ofotbanen blir slutførte i 2016. Arbeidet med auka sporkapasitet ved startar i 2016.

På Nordlandsbanen er det i 2016 sett av 31 mill. kr til vidare arbeid med å forlengje kryssingsporet på Oteråga og å etablere ein haldeplass på Reitan. Prosjektet er planlagt ferdig i 2017. Samferdselsdepartementet har bede Jernbaneverket starte detaljplanlegging for å oppgradere Nordlandsbanen mellom Gullsmedvik og Ørtfjell (Dunderlandsbanen) frå 24 til 30 tonn aksellast. Det skal forhandlast med Rana Gruber AS om kostnadsdelinga mellom staten og selskapet. Når detaljplanen er ferdig, vil Samferdselsdepartementet vurdere om og når det er riktig å gjennomføre prosjektet.

Samferdselsdepartementet tek våren 2016 sikte på å lyse ut nytt anbod på regionale ruteflygingar i dei fire nordlegaste fylka. Nye kontraktar vil gjelde frå 1. april 2017.

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor AS i oppdrag å planleggje og utforme søknad om konsesjon for ei ny lufthamn ved Mo i Rana. Samstundes har departementet fått gjennomført ei ekstern utgreiing av regionale konsekvensar ved ei ev. endring av lufthamnstrukturen på Helgeland.

Vidare er Avinor bede om å slutføre flyfaglege utgreiingar i Lofoten og ved Hammerfest. Vêrmålingane på Gimsøy i Lofoten blei avslutta sommaren 2015. Når resultatane er klare, vil den vidare prosessen om ei ny lufthamn som erstattar lufthamnene ved Leknes og Svolvær, bli vurdert. For Hammerfest blir to lokaliseringalternativ vurderte. Vêrmålingane i Fuglenesdalen blir avslutta i 2016, og kostnadsanalysane for Grøtnes-alternativet skal kvalitetssikrast.

Rullebanen ved Sandnessjøen lufthavn, Stokka, blei i 2014 forlengd til 1 199 meter. Planlegginga av ein lengre rullebane ved Stokmarknes lufthavn, Skagen, er utsett. Avinor vil tidlegast foreta ein ny vurdering av tiltaket i 2019.

Narvik lufthavn, Framnes, vil bli halden open til 31. mars 2017 fordi Hålogalandsbrua ikkje er klar før i 2017. Vilkåret er at Luftfartstilsynet forlengjer den teknisk/operative godkjenninga utan krav til nye tiltak. Statleg kjøp av ruta Narvik – Bodø blir avvikla når Narvik lufthavn, Framnes blir stengt.

Arbeidet med å flytte ansvaret for lufthamndrifta ved Bodø lufthavn frå Forsvaret til Avinor har starta.

Avinor planlegg å etablere eit tårnsenter i Bodø som skal fjernstyre 15 tårn, i hovudsak på lufthamner med AFIS (flygeinformasjonsteneste) i Nord-Noreg.

Regjeringa vil at Noreg skal vere til stades på Jan Mayen også etter at Loran-C-stasjonen på øya blir lagt ned frå 1. januar 2016.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining og den førebyggjande sjøtryggleiken i nord, og ivareta norske kyststatsinteresser internasjonalt når det skal utviklast regelverk.

BarentsWatch er eit overvåkings- og informasjonssystem som til ein kvar tid skal gi ei samla og heilskapleg oversikt over det som skjer i norske hav- og kystområde. Kystverket leier arbeidet, som om lag 25 etatar og forskingsinstitusjonar tek del i. Systemet er viktig m.a. for å vise den omfattande aktiviteten Noreg har i nordområda.

Våren 2015 blei ein jordstasjon for å laste ned trafikkovervåkingsdata frå satellittane sett i drift i Vardø.

Kystverket slutførte i 2015 en miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen. Analysen gir eit betre grunnlag for å dimensjonere beredskapen mot akutt forureining ved Svalbard og på Jan Mayen. Kystverket har vore med å utarbeide og følgje opp heilskaplege forvaltningsplanar for det marine miljøet i Barentshavet og Norskehavet.

Regjeringa foreslår midlar til planlegging av ny hamneinfrastruktur i Longyearbyen i tråd med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Ved Kystverkets sjøtrafikkssentral i Vardø blir det hausten 2015 oppretta ei analyseeining. Trafikkssentralen overvaker havområda utanfor fastlandet, Svalbard og Jan Mayen og har store mengder informasjon om skipstrafikken. Eininga blir bemanna av personell frå Kystverket og Fiskeridirektoratet. Oppgåvene er m.a. å avdekkje ulovleg fiske, transport av ulovleg fisk og avvik frå regelverk og prosedyrar for transport av farleg og forureina last. Eininga kan òg få fram informasjon som vil vere interessant for andre offentlege etatar som tollvesen og politi.

Eit oljevern- og miljøsenner i Lofoten/Vesterålen blir etablert. Eit førebels sekretariat blir etablert i Kystverkets lokale i Kabelvåg hausten 2015.

Under ministermøtet i Arktisk råd i 2013 blei det sett ned ei oppdragsgruppe for å lage ein handlingsplan for å førebyggje oljeutslepp i Arktis. Planen blei godkjent under ministermøtet i Arktisk råd i 2015.

7.4 Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft

7.4.1 Reform av transportsektoren

Som det m.a. blei gjort greie for i Prop. 1 S (2014–2015) har Samferdselsdepartementet starta eit omfattande reformarbeid. Formålet er auka sam-

funnsøkonomisk lønnsemd samla sett i transportsektoren, med ei finansiering innanfor dei rammene som handlingsregelen set. I arbeidet er det lagt opp til heilskaplege løysingar for transportsektoren.

Reformarbeidet er godt i gang. Arbeidet er omfattande og krev ekstern kompetanse. I tillegg er det i departementet behov for å tilsette medarbeidarar i eit eige prosjekt for ein periode. Løyinga for 2016 vil dekkje både kjøp av ekstern kompetanse og utgifter til det interne prosjektet, jf. omtale i del II under Administrasjon.

Reformer i vegsektoren

Utbyggingsselskap for veg

Etableringa av utbyggingsselskap for veg er omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*, jf. Innst. 255 S (2013–2014), Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringar i statsbudsjettet 2014*, jf. Innst. 260 S (2013–2014), Prop. 1 S (2014–2015), jf. Innst. 13 S (2014–2015), og Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformer i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015). I meldinga presenterte regjeringa eit samla opplegg med styring, finansiering, oppstartsportefølje og andre oppgåver for utbyggingsselskapet.

Interimselskapet Nye Veier AS blei stifta 4. mai 2015. Styret i selskapet skal ha eit operativt selskap på plass frå årsskiftet 2015/2016. Selskapet skal lokaliserast i Kristiansandsregionen, og styret arbeider m.a. med å rekruttere personell og å finne eigna lokale.

Samferdselsdepartementet har i 2015 lagt opp til at Statens vegvesen førebur tre prosjekt som selskapet tek over ansvaret for.

Utover hausten 2015 vil ei sentral oppgåve vere å drøfte avtalane som skal bli inngått mellom Samferdselsdepartementet som eigar av selskapet, og styret i Nye Veier AS. Desse avtalane blir underteikna når Stortinget har handsama budsjettet for 2016.

Bompengereform

I Meld. St. 25 (2014–2015), jf. Innst. 362 S (2014–2015), er det ein omtale av regjeringa sitt arbeid med dei ulike elementa i bompengereforma.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at fylkeskommunane skal eige fem bompengeselskap, og at dei skal etablere desse selskapa sna-

rast mogleg. Departementet er i dialog med fylkeskommunane om dette.

Ei rentekompensasjonsordning for bompengelån skal nyttast som insentiv for å sikre gjennomføring av bompengereforma. Målet med ordninga er å redusere bompengebelastinga for trafikantane og leggje til rette for ein smidig overgang til ny og meir effektiv organisering av sektoren. Ein nærmare omtale av ordninga er gitt i del II under Vegformål.

Meld. St. 25 (2014–2015) gir òg ei omtale av utferdarrolla og vurderingar knytt til framtidig organisering av denne. Arbeidet med dette vil bli vurdert i lys av arbeidet med å etablere dei nye bompengeselskapa.

Offentleg-privat-samarbeid (OPS)

I Meld. St. 25 (2014–2015) er det òg gjort greie for eit rammeverk for offentleg-privat-samarbeid (OPS) i transportsektoren. Som det går fram av meldinga, vil Samferdselsdepartementet fram mot neste nasjonale transportplan foreta nærmare vurderingar og prioriteringar av nye vegprosjekt for gjennomføring med OPS.

Reformer i jernbanesektoren

Regjeringa la i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* fram forslag til ei heilskapleg reform av jernbanesektoren, jf. også Innst. 386 S (2014–2015).

NSB AS blir vidareført som eit transportselskap, og største delen av Jernbaneverket blir omorganisert til statsforetak. Styrande funksjonar blir lagde til eit jernbanedirektorat. Samferdselsdepartementet tek sikte på at dei to einingane er operative frå 1. januar 2017. Departementet arbeider vidare med spørsmålet om sal- og billett-løysingar og eigarskapen til det rullande persontogmateriellet. For dette materiellet blir det òg sett på andre løysingar enn dei som er nemnde i meldinga. Reformarbeidet bør gjennomførast så raskt som forsvarleg og må tilpassast behovet for dialog med dei tilsette. Vidare må det takast omsyn til tryggleik og beredskap på jernbanen og gjerast grundige førebuingar for overgang til nye organisasjonsstrukturar. Både organisasjonane til dei tilsette og andre aktørar skal informerast og involverast i arbeidet på føremålstenleg måte.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag til endringar når dei er klare.

Anna arbeid

Samla vurdering av direktoratsfunksjonar

Som det går fram av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, vil Samferdselsdepartementet sjå på oppgåvene i Statens vegvesen og Jernbaneverket/jernbanedirektoratet og vurdere ulike modellar for eit eventuelt sektorovergripande direktorat for veg og jernbane. Målet med eit slikt arbeid vil m.a. vere å sjå om andre modellar kan gi høgare effektivitet og betre samordning.

Luffart

Regjeringa vil bidra til færre, større og meir konkurransedyktige lufthamner. Som ein del av forarbeidet til neste nasjonale transportplan gjennomgår Avinor AS lufthamnstrukturen på kortbanelinnet.

Forenkla transfer startar som eit prøveprosjekt på Oslo Lufthavn, Gardermoen hausten 2015. Det inneber at flypassasjerar som kjem frå utlandet via Oslo Lufthavn, ikkje må sjekke inn bagasjen når dei reiser vidare innanriks.

Moss lufthavn Rygge fekk i 2014 ny konsesjon, og Gullknapp lufthavn Arendal har fått konsesjon for kommersielle flygingar.

Det vil bli lagt til rette for at fleire aktørar enn Avinor kan tilby tårn- og sikringstenester. Samferdselsdepartementet vurderer no korleis dette kan gjerast på ein god måte.

Kyst

I januar 2015 presenterte Samferdselsdepartementet ein Nasjonal havnestrategi. Denne skal m.a. vere med på å forenkle hamnestrukturen og styrkje ordninga med stamnetthamner.

Ei ny differensiert ordning med farleisbevis, jf. Prop. L 65 (2013–2014) *Lov om losordningen (losloven)*, gjer at skipsfarten no har fleire moglegheiter til å segle utan los. Det er i tillegg lagt opp til konkurranse om tilbringartenesta for lostenesta.

Vegtilsyn

Vegtilsynet er i dag organisert som ein del av Statens vegvesen i ei eining direkte under vegdirektøren. Som det går fram av Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luffart, veg og jernbane*, ønskjer departementet å gjere Vegtilsynet meir uavhengig ved å etablere det som eit eige forvaltningsorgan, jf. Innst. 313 S (2014–2015). Samferds-

selsdepartementet legg opp til at denne etableringa vil skje i løpet av 2016. Ansvar vil i første omgang, som i dag, vere knytt til riksveginfrastrukturen. På noko lengre sikt vil departementet vurdere om det er føremålstenleg å gi tilsynet fleire oppgåver. Regjeringa vil komme tilbake til Stortinget med dette.

Ny nasjonal transportplan

I mai 2015 fekk Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS i oppdrag å lage eit grunnlagsdokument for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. Planperioden blir no utvida frå 10 til 12 år, med perspektiv mot 2050. I prioriteringane skal det leggast vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd. Det vil òg bli lagt auka vekt på vedlikehald, klima og bruk av ny teknologi. Ein eigen klimastrategi skal greiast ut, og etatane skal òg førebu ein godsstrategi og ein motorvegplan.

7.4.2 Program for effektivisering av Statens vegvesen og Jernbaneverket

Statens vegvesen

Statens vegvesen har utarbeidd eit program for effektivisering av etaten for perioden 2014–2023. Programmet rettar seg mot Statens vegvesens verksemd innanfor byggherrefunksjonen, planlegging, trafikant- og køyretøyfunksjonar, forvaltning av riks- og fylkesvegar og interne støttefunksjonar. I tråd med målet i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* skal etaten innan 2023 redusere kostnadene som etaten kan påverke, med 10–15 pst. samanlikna med forventa utvikling utan effektivisering. Det er sett konkrete mål for effektivisering/innsparing for kvart år fram til og med 2017.

Arbeidet med effektivisering skal i 2016 gi ei innsparing på om lag 300 mill. kr, i tillegg til innsparingane som er føresette i 2014 og 2015, slik at total innsparing i 2014–2016 blir om lag 600 mill. kr.

I tillegg til å vidareføre tiltaka frå 2014 og 2015 skal effektiviseringa i 2016 rette seg mot kjøp av tenester, særleg innanfor byggherre og planlegging. Det blir derfor arbeidd med å profesjonalisere dette området, i tillegg til kompetansehevande tiltak. Vidare vil det bli arbeidd med sjølvbetente løysingar og andre digitale verktøy som både vil effektivisere arbeidet internt i Statens vegvesen og komme brukaren til gode. Statens vegvesen arbeider m.a. med å utvikle

sjølvbetente løysingar for å melde tap av førarkort, omregistrere køyretøy og elektronisk salsmelding for kjøretøy. Delar av desse løysningane skal etter planen takast i bruk i løpet av 2015 og vil bli ytterlegare utvida i 2016.

I 2015 har etaten sett i gang arbeid med benchmarking på nokre område med sikte på å finne fram til ytterlegare potensiale for effektivisering. Gevinstane i 2015 og 2016 er planlagt tekne ut gjennom å frigjere midlar til nye oppgåver innan trafikant- og køyretøyområdet, vedlikehald og investering.

Det skal også leggjast til rette for effektivisering i anleggsmarknaden, gjennom m.a. nye kontraktformer og auka omfang av totalentreprisar. Sjå elles omtale under Konkurransetilhøve og marknad.

Jernbaneverket

Jernbaneverket har etablert eit effektiviseringsprogram som omfattar alle kjerneområde, inkludert drift og vedlikehald, administrasjon og støtteprosessar og anleggsmarknaden. Formålet med effektiviseringstiltaka både innanfor kjernefunksjonane og støttefunksjonane er å omdisponere midlar og å produsere meir kostnadseffektivt, slik at Jernbaneverket innanfor eit samla budsjett kan oppretthalde tilfredsstillande nivå på vedlikehald og fornying. Etaten har i 2013 og 2014 kartlagt mogleghetene for innsparing og estimert gevinstpotensialet.

Effektiviseringsprogrammet har ein samla plan for årleg effektivisering på 500 mill. kr ved utgangen av 2017, og ein plan for effektivisering på om lag 1,1 mrd. kr ved utgangen av 2023.

Effektiviseringa er planlagt realisert gjennom fire delprogram:

- Effektiv planlegging og bygging: Formålet er å effektivisere prosjektgjennomføringa i planleggings- og prosjekteringsfasen, redusere kostnader til byggherrefunksjonane, og redusere entrepris- og rådgivingskostnader. Tiltaka som blir sette i gang, vil gi både kvalitative og økonomiske gevinstar. Dei økonomiske gevinstantane er estimerte til i underkant av 100 mill. kr i 2017.
- Effektiv drift og vedlikehald: Delprogrammet omfattar tiltak for å disponere ressursar meir effektivt på tvers av geografi og fag. Dette vil m.a. skje gjennom tiltak knytt til stasjoneringsmønster for beredskap, auka tverrfagleg arbeid, fornying og standardisering av maskinparken og vidareutvikling av tilstandsmåling for ytterlegare å optimalisere ressursane til

vedlikehald. Dei økonomiske gevinstantane er estimerte til å vere om lag 220 mill. kr i 2017.

- Effektiv trafikkstyring: Delprogrammet inneheld tiltak for å effektivisere trafikkstyringa, med hovudvekt på å innføre ny teknologi. Dei økonomiske gevinstantane er estimerte til å vere om lag 30 mill. kr innan 2017.
- Effektiv støtte: Delprogrammet inneheld tiltak for å eliminere unødige arbeidsoppgåver, forenkle arbeidsprosessar og forbetre systemstøtte innanfor IKT, økonomi, eigedom, dokumentasjon, tryggleik, innkjøp, lager og logistikk og HR. Dei økonomiske gevinstantane er estimerte til å vere om lag 200 mill. kr innan 2017.

For å sikre at effektiviseringsgevinstar kan følgjast opp og målast over tid, har Jernbaneverket i 2015 utarbeidd indikatorar. Etaten har arbeidd med å etablere nullpunkt for indikatorane, fastsett mål for 2015 og fastsett frekvens på rapportering og måling av gevinstar framover.

7.4.3 Andre effektiviseringstiltak

Regjeringa har innført ei avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform, der det blir henta inn 0,5 pst. at driftsutgiftene til alle statlege verksemdar, jf. omtale i del I.

Det går fram av den politiske plattformen til regjeringa at ein vil sjå på fleire tiltak for å få ned planleggingstida. Ei arbeidsgruppe la i februar 2015 fram rapporten «Effektivisering av planprosesser for store samferdselsprosjekt». Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Kommunal- og moderniseringsdepartementet, følgjer opp tilrådingane i rapporten. Ein vil m.a. foreta ein gjennomgang av kriterium, rutinar og prosessreglar for bruk av statleg plan, tiltak for å hindre omkamp og vurdering av eit alternativt regime for nasjonalt viktige samferdselsprosjekt.

Konkurransetsetting av tilbringartenesta, som er transporten av los til/frå lospliktige skip, vil bli slutført i 2015. Endringane er venta å føre til at lostenesta blir meir kostnadseffektiv. Ny organisering av lostenesta, konkurranseutsetting av tilbringartenesta og ei enklare farleisbevisordning skal bidra til å gjere losordninga meir kostnadseffektiv.

7.5 Konkurransetilhøve og marknad

Statens vegvesen og Jernbaneverket er dominerande oppdragsgivarar i anleggsmarknaden. For å

kunne utføre oppgåvene på ein sikker, etisk og effektiv måte er transportetatane avhengige av ein leverandørmarknad som fungerer godt og er tilpassa oppgåvene. I 2016 vil Jernbaneverket kjøpe varer og tenester for om lag 13 mrd. kr. Statens vegvesen vil, under statleg ansvarsområde, kjøpe varer og tenester for i overkant av 30 mrd. kr. På vegne av fylkeskommunane kjøper etaten varer og tenester for 17 mrd. kr.

Leverandørmarknaden omfattar både nasjonale og internasjonale aktørar, m.a. prosjekterande (rådgivarar og arkitektar), entreprenørar, utstyrs- og materialleverandørar og ulike spesialfirma.

Konkurransen om dei enkelte tilboda og tilbakemeldingane frå bransjeorganisasjonane viser at det jamt over er god konkurranse om oppdrag innan veg og jernbane, og at det er kapasitet til å gjennomføre både større og mindre oppdrag. Gjennom dialog med bransjen søkjer etatane å leggje tilhøva til rette for å utnytte og utvikle kapasitet, kompetanse og gjennomføringsevne i leverandørmarknaden. Dei to etatane arbeider for å samordne tiltak betre og meir samanhengande utbygging, også samordning av veg- og jernbanetiltak der det ligg til rette for det. Dette er venta å gi effektivitetsgevinstar og betre utnytting av ressursane hos byggherre, rådgivarar og entreprenørar. Arbeidet med å utvikle kvalifiserings- og tildelingskriterium som i større grad omfattar andre kriterium enn pris er særleg viktig.

Det har vore eit aukande konfliktnivå i anleggsbransjen med store omtvista summar, særleg for utbyggingskontraktar på veg. Etatane har sett i gang eit arbeid med å analysere årsakene til dei store omtvista summene. For å betre reglar og rutinar på område der det har oppstått usemje blir kontraktreglar og tvisteløysingsmekanismar gått igjennom i samarbeid med bransjeorganisasjonane.

Ei utfordring framover er den vesentlege auken i bygginga av nye tunnelar samtidig med at det skal gjennomførast eit omfattande rehabiliteringsprogram for eksisterande tunnelar både på veg og jernbane. Interesse for oppdraga med tunnelrehabilitering har så langt vore god.

Kontraktformer

Utføringskontraktar der byggherren har ansvaret for prosjekteringa, har vore mest vanleg i den norske transportmarknaden. Det har medverka til å utvikle lokale og regionale maskinentreprenørar, slik at det er mange mindre og mellomstore entreprenørar i marknaden.

Transportetatane vil medverke til auka effektivitet i anleggsbransjen gjennom å ta i bruk kontraktformer som utnyttar og utviklar kompetansen i leverandørledda. Dette blir gjort ved auka omfang av totalentreprisar, m.a. ulike former for samspel- og målpriskontraktar.

Både Statens vegvesen og Jernbaneverket har innført samhandlingsrutinar der alle partar i kontraktane gjennomfører ein innleiande fase for å sikre god forståing av kontrakten og fastleggje korleis samarbeidet skal gjennomførast gjennom heile prosjektet.

Helse, tryggleik og miljø

Etatane har saman med bransjen lagt ned ein stor innsats for å betre tilhøva for helse, tryggleik og miljø. Trass i at det er sett i verk mange tiltak, er det framleis for mange alvorlege ulykker. Jernbaneverket og States vegvesen er med i det forpliktande samarbeidet mellom styresmakter og tilsyn, byggherrar, prosjekterande, entreprenørar og arbeidstakarorganisasjonar om eit HMS-charter for ei skadefri byggje- og anleggsnæring.

Dette arbeidet heng nøye saman med kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Det er på dette feltet eit tett samarbeid med bransjen om førebyggjande tiltak og strengare kontroll. Det er sterke teikn på at organisert ulovleg verksemd har infiltrert leverandørkjeda i bygg og anlegg, slik at det er nødvendig å ha verkemiddel for å avdekkje medvitne brot på reglar og rein kriminalitet.

Transportetatane har sett i verk tiltak for å avdekkje slike tilhøve både gjennom å skjerpe konkurranseføresegnene og strengare oppfølgingsrutinar. Etatane deltek i samarbeidet med bransjen og i det samarbeidet som er etablert mellom offentlege byggherrar, og som blir samordna av Direktoratet for forvaltning og IKT. Det er m.a. innført krav til å avgrense nivåa i underleverandørkjeda til maksimalt to ledd, minimumskrav til eiga bemanning, krav om identitetskort frå første dag, godkjenning av underentreprenørar og utvida bruk av interne og eksterne revisjonar.

Utanlandske aktørar

Den sterke satsinga på infrastruktur med eit aukande tal på større og krevjande prosjekt gjer at Noreg også internasjonalt blir oppfatta som eit viktig vekstområde innan anlegg.

Det er kjent at det kan vere utfordrande å arbeide i den norske marknaden på grunn av nasjonale reglar. Saman med tett byggherreopp-

følgning er dette uvant for firma som er vane med andre entreprisereformer. Alle er heller ikkje vane med klima og geologiske tilhøve. Etatane legg vekt på å orientere om norske føresetnader, og tilrår ofte utanlandske selskap å finne gode norske samarbeidspartnarar.

I dei siste åra er det inngått fleire kontraktar der utanlandske og norske entreprenørar samarbeider om oppdraga.

Drift og vedlikehald

Det er tilfredsstillande konkurranse om drifts- og vedlikehaldskontraktane på veg og jernbane. På vegsida har kostnadene for dei driftskontraktane som tek til å gjelde hausten 2015, auka med om lag fire pst. samanlikna med kontraktane dei avløyser. Dette må sjåast i samanheng med at dei nye kontraktane har fått auka omfang og det er sett høgare krav til standard og kvalitet.

Jernbaneverket har etablert eit forum for å betre kommunikasjonen med bransjen for å vere meir føreseieleg og fordele oppgåvene over ein lengre sesong. Etaten legg opp til å bruke meir langsiktige kontraktar innan vedlikehaldet av infrastrukturen. Jernbaneverkets erfaring er at slike kontraktar kan gi om lag 10 pst. lågare prisar enn tilsvarande kortsiktige kontraktar.

Jernbane

I entreprenørmarknaden har det på jernbanesida vore relativt få tilbydarar og aukande prisar på kontraktane i dei mindre regionale prosjekta. For å tilpasse kontraktane til den regionale marknaden går Jernbaneverket igjennom kontraktstrategien. På mindre entreprisar blir fleire prosjekt vridde over mot totalentreprisar. Endringa er førebels ny for marknaden, og konkurransen om oppdraga har variert. I gjennomføringsfasen har den nye kontraktforma vore vellykka. Det er venta ein betre marknadssituasjon for mindre prosjekt når bransjen blir vane med dei nye samarbeidsformene. For totalentreprisar med innslag av tog i drift og høgt innslag av jernbanetekniske disiplin har konkurransen ikkje vore tilfredsstillande. Jernbaneverket lagar ein overordna kontaktstrategi for InterCity der dette skal fangast opp. Eit viktig innslag i framtidige kontraktstrategiar blir auka merksemd på risikofordeling og leverandørmarknaden sine fridomsgrader i gjennomføringsfasen.

Jernbaneverket går i retning av større entreprisar innan alle fagdisiplinar og fleirdisiplinkontraktar. For å oppnå effektiv konkurranse om

store kontraktar i svært store prosjekt må det leggjast til rette for internasjonal konkurranse. Etaten meiner at bransjen har tilstrekkeleg kapasitet til å levere tenester til jernbanen, men det vil krevje aktivt samarbeid for å utvikle og halde på spesialistkompetanse og selskap i leverandørledet.

Veg

Konkurransen om kontraktane i dei store vegprosjekta har generelt sett vore god, men på nokre anlegg har det vore få tilbydarar og høgare prisar enn venta. Det gjer det nødvendig å vurdere kontraktstrategi når det gjeld entreprisereform, storleik og inndeling av kontraktane på dei kommande prosjekta. På dei mindre vegprosjekta er det god konkurranse i ein stor marknad av mindre og mellomstore entreprenørar over heile landet. Analysar og innspel frå Maskinentreprenørenes Forbund viser at det er ledig kapasitet for vegbygging særleg hos dei mindre verksemdene, men det er regionale skilnader.

I asfaltmarknaden er Statens vegvesen den dominerande oppdragsgivaren med opp mot halvparten av totalmarknaden. Marknaden er dominert av dei tre største asfaltentreprenørane. Konkurransen er ulik, men er størst på Austlandet og minst i Nord-Noreg.

Ferje

Total omsetnad på riks- og fylkesvegferjedrifta er på om lag 5 mrd. kr i året. Som store kjøparar av bilferjetransport er Statens vegvesen og fylkeskommunane viktige premissgivarar for den vidare utviklinga av næringa.

Kostnadene til kjøp av ferjetenester har auka dei siste åra. Kostnadsoverslag for framtidige utlysingar tyder på kostnadsvekst også framover. Det har vore ein konsentrasjon i marknaden dei seinaste åra. På bakgrunn av kostnadsauken og konsentrasjonen i marknaden er Statens vegvesen i gang med ei utgreiing for å analysere og vidareutvikle ferjemarknaden på lang sikt. Utgreiinga skal klarleggje rammene, føresetnader, fakta, utfordringar og handlingsrom for tilhøve som kan påverke marknaden. Den skal m.a. dekkje områda marknadsanalyse, studie av kontraktstrategi, kravspesifikasjon for materiell, finansiering og eigarskap av materiell, strategisk og økonomisk bedriftsanalyse og organisering av ferjeforvaltninga. Ut frå resultata av arbeidet vil Statens vegvesen vurdere ulike langsiktige tiltak for å gi brukarane eit godt og sikkert ferjetilbod til rett pris,

og som bidreg til auka samfunnsnytte. Resultata frå dette arbeidet vil liggje føre i første halvdel av 2016.

7.6 Oppmodingsvedtak

7.6.1 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2014–2015

Departementet gir nedanfor greie for oppfølging av dei oppmodingsvedtaka som Stortinget vedtok i sesjonen 2014–2015.

Vedtak nr. 24, 18. november 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Prop. 131 S (2014–2015) og Innst. 27 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økte økonomiske handlingsrom for Bodøpakken skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn.»

Samferdselsdepartementet legger til grunn at denne forståelsen av overgangsordningen for rentekompensasjonsordning for bompengelån, hvor det åpnes for å benytte «det økte økonomiske handlingsrom» til å ta inn nye prosjekter, kun gjelder Bodøpakken. Stortingets fullmakt til Samferdselsdepartementet om å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen, er nå delegert til Vegdirektoratet. Det har vært lagt til grunn at «det økte økonomiske handlingsrom» består av differansen mellom 6,5 pst. beregningsteknisk rente som er lagt til grunn i Prop. 131 S (2014–2015), og en ev. lavere beregningsteknisk rente fastsatt av lokale myndigheter, i tråd med overgangsordningen for rentekompensasjon for bompengelån, jf. Prop. 119 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån.*

Vedtak nr. 50, 1. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Meld. St. 1 (2014–2015), Prop. 1 S (2014–2015), Prop. 1 S Tillegg 1 (2014–2015), Prop. 1 S Tillegg 2 (2014–2015), Prop. 1 S Tillegg 3 (2014–2015) og Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommende fergeanbud har krav til nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier det.»

Det er en del av regjeringens plattform at nye ferjer skal benytte lav- eller nullutslippsteknologi, når teknologien tilsier det.

Vegdirektoratet er løyvemyndighet for riksvegferjer, og Statens vegvesen står for arbeidet med konkurranseutsetting, oppfølging av kontrakter m.m. DNV-GL har på oppdrag fra Vegdirektoratet vurdert hvordan spørsmålet om krav til lav- eller nullutslippsteknologi kan følges opp i ferjedriften. Dette er avgrenset til å gjelde klimagasser. I ferjesektoren vil for eksempel teknologier basert på batteri og biodrivstoff være energibærere for såkalt nullutslippsteknologi. LNG (flytende gass) og hybridteknologier vil være lavutslippsteknologi, ifølge vurderingen fra DNV-GL. DNV-GL har satt opp en del kriterier for egnet teknologi med hensyn til ren batteridrift. Parametere som blir benyttet, er overfartstid, ladetid, hastighet, PBE-kapasitet og installert effekt. Bl.a. med bakgrunn i disse kriteriene vil aktuell teknologi bli vurdert for ferjesambandene hvor nye kontrakter lyses ut de nærmeste årene. Regjeringen vil i den forbindelse fastsette krav til lav- og nullutslippsteknologi, når teknologien tilsier det. Miljøkrav vil bli utformet ut fra kjennetegn ved det enkelte samband som skal konkurranseutsettes. Ved utlysning av riksvegferjesambandene Mannheller – Fodnes og Hella – Vangsnes – Dragsvik i Sogn og Fjordane er det satt en øvre grense for utslipp av CO₂-ekvivalenter, og Fjord1 har som tilbyder garantert at det vil oppfylle miljøkravet. I konkurransegrunnlaget for riksvegferjesambandet Anda – Lote i Sogn og Fjordane stilles det krav om ei elektrisk ferje og ei ferje hvor markedet kan velge mellom ulike lav- eller nullutslippsløsninger. For sambandene Sandvikvåg – Halhjem i Hordaland og Mortavika – Arsvågen i Rogaland stilles det krav til drift basert på lavutslippsløsninger (LNG eller ikke-fossile energibærere).

Vedtak nr. 53, 1. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Meld. St. 1 (2014–2015), Prop. 1 S (2014–2015), Prop. 1 S Tillegg 1 (2014–2015), Prop. 1 S Tillegg 2 (2014–2015), Prop. 1 S Tillegg 3 (2014–2015) og Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen utrede en betalingsordning for utenlandske vogntog for å

sikre at disse betaler sin andel av bruken av norsk infrastruktur.»

Fra 1. januar 2015 ble det obligatorisk med bompengebrikke for kjøretøy over 3 500 kg i næring. Ifølge Vegdirektoratet viser foreløpig statistikk at dette påbudet har hatt en effekt ved at de fleste tunge kjøretøyer har anskaffet en AutoPASS-brikke. For at påbudet skal ha tiltenkt effekt, forutsettes det at kravene som belastes gjennom AutoPASS, faktisk betales. I en rapport fra juni 2015 som er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, vurderer Vegdirektoratet ulike løsninger for å gjøre AutoPASS-avtalene sikrere i den forstand at flest mulig passeringer som gjøres med betalingsbrikke, faktisk blir betalt. Departementet vil gå gjennom rapporten og følge opp med ev. nye forslag for å sikre inntekter gjennom AutoPASS-avtalene. For øvrig vil Samferdselsdepartementet be Vegdirektoratet i samarbeid med Tolldirektoratet foreta en oppdatert vurdering av mulighetene for å innføre en treffsikker vegavgift for tunge kjøretøy, jf. utredning som ble gjennomført av SINTEF og Møreforskning Molde AS i 2010.

Vedtak nr. 95, 4. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse for private aktører når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner.»

Samferdselsdepartementet har bedt Avinor AS i neste plan for selskapets virksomhet (§ 10-plan) vurdere hvordan det kan legges til rette for dette. Planen skal sendes departementet høsten 2015. Denne planen vil danne grunnlaget for neste melding til Stortinget om Avinors virksomhet. I meldingen vil det bli foretatt en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse fra private aktører i driften av Avinors mindre lufthavner.

Vedtak nr. 96, 4. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.»

Det er i dag et godt tverrsektorielt samarbeid mellom aktørene på trafikksikkerhetsområdet. Dette illustreres bl.a. gjennom utarbeidelsen av «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg». Det er likevel rom for ytterligere samordning og samarbeid. Departementet har startet arbeidet med en stortingsmelding om trafikksikkerhet på veg. I tråd med Stortingets merknader i Innst. 13 S (2014–2015) vil hovedinnretningen på meldingen være samordning på overordnet nivå i trafikksikkerhetsarbeidet.

Vedtak nr. 97, 4. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen legge inn 20-minutters avganger på E39 Anda – Lote, senest ved oppstarten av neste anbudsperiode 1. januar 2017.»

Riksvegferjesambandet Anda – Lote ble lagt ut for konkurranse i august 2015. I konkurransegrunnlaget er det stilt krav om 20-minutters avganger på dagtid i den nye kontraktsperioden. Ny kontrakt vil gjelde fra 1. januar 2018.

Vedtak nr. 349, 16. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:94 S (2014–2015) og Innst. 72 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestransportlova.»

Samferdselsdepartementet utarbeider nå forslag til lovhjemmel, slik at fylkeskommunene skal ha mulighet til å sette vilkår om null- eller lavutslippsbiler i drosjenæringen. Det tas sikte på å sende forslaget på alminnelig høring så snart som mulig.

Vedtak nr. 351, 16. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:3 S (2014–2015) og Innst. 73 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ordning som gjør det mulig med personlige registreringsskilt på norske kjøretøy. Overskuddet fra salg av personlige bilskilt øremerkes trafikksikkerhetstiltak.»

Dagens kjøretøyregistrering er ikke tilrettelagt for en ordning med personlige kjennemerker. Utvikling av funksjonalitet for personlig kjennermerke er i utgangspunktet avhengig av utvikling av nytt kjøretøyregister. Å legge til rette for en slik løsning i dagens Autosys vurderes bl.a. av økonomiske og tekniske hensyn ikke å være hensiktsmessig, da dagens Autosys kjøretøyregister uansett må fases ut, jf. omtalen i del II under programkategori 21.30 Vegformål. Som redegjort for i denne omtalen, ble gjenstående deler av Autosys-prosjektet planlagt på nytt våren 2015 og revidert KS2 og forslag til ny styrings- og kostnadsramme utarbeidet. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet følge opp anmodningsvedtaket ved at det i det videre arbeidet med planlegging og utvikling av kjøretøyregister legges til rette for at personlige kjennemerker kan innføres så tidlig som mulig.

Vedtak nr. 353, 16. desember 2014

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:6 S (2014–2015) og Innst. 74 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringa gi kommunane moglegheit til å reservera parkeringsplassar til bil-delingsordningar, og at det vert utarbeidd nye skilt for ei slik ordning i samband med revideringa av parkeringsregelverket.»

I Prop. 93 L (2014–2015) *Endringar i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering)* blei det slått fast at Samferdselsdepartementet skal følge opp vedtaket i samband med utarbeidinga av det nye regelverket for vilkårsarkering. Departementet arbeider no med å gjere ferdig forskriftene. Regelverket sikrar kommunane tilstrekkeleg handlingsrom til å reservere kommunale parkeringsplassar for bil-delingsordningar. Vegdirektoratet har fått i oppdrag å utarbeide nye skilt i tråd med det nye regelverket, også skilt som viser parkering for bil-delingsordningar.

Vedtak nr. 388, 3. februar 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:10 S (2014–2015) og Innst. 147 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringa sørge for at kollektivtrafikken i 2015 som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff.»

Anmodningsvedtaket vil bli fulgt opp som en del av arbeidet med å følge opp anmodningsvedtak 688.

Vedtak nr. 389, 3. februar 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:10 S (2014–2015) og Innst. 147 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringa i samarbeid med havneeierna lage en helhetlig plan for økt bruk av landstrøm i norske havner, herunder finansiering og virkemidler for å oppnå dette.»

Olje- og energidepartementet har i samråd med Samferdselsdepartementet bedt Enova om å undersøke markedsgrunnlaget for landstrøm, med sikte på en markedsbasert utbygging av landstrøm. Dette vil kunne danne grunnlag for en helhetlig plan for utbygging av landstrøm. Tidligere har landstrømsiltak blitt støttet både av Enova og av Transnova. Ved overføringen av Transnovas oppgaver til Enova ble det lagt til rette for en mer helhetlig og koordinert virkemiddelbruk på området. Enovas notifisering av transportområdet er nå godkjent av ESA, og Enova har nå mulighet til å utvikle programmer som omfatter flere typer landstrømsiltak enn tidligere.

Vedtak nr. 445, 5. mars 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 49 S (2014–2015) og Innst. 168 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringa frem mot at prosjektet er ferdig og i den første tiden etter at veien er åpnet, vurdere muligheten for å kunne redusere noen av restriksjonene som Prop. 49 S (2014–2015) legger opp til på sideveiene, herunder muligheten for å redusere antallet bomstasjoner. Regjeringa bes samtidig om å vurdere effekter og konsekvenser av eventuell trafikklekkasje på sideveiene.»

Prosjektet E134 Damåsen – Saggrenda ventes åpnet for trafikk i 2019. Statens vegvesen vil vurdere muligheten for å redusere restriksjonene på sidevegnett, herunder trafikale og finansielle konsekvenser av slike reduksjoner. Når det foreligger tilstrekkelige avklaringer, vil saken bli lagt fram for Stortinget.

Vedtak nr. 458, 17. mars 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:90 S (2014–2015) og Innst. 159 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med forslag til virkemidler som i storbyene kan begrense bilbruk på riksveiene i perioder der luftforurensningen er høy. En eventuell hjemling av en slik rett må innrettes på en måte som sikrer mobilitet og fremkommelighet for samfunnsviktig transport.»

Samferdselsdepartementet vurderer forslaget i samråd med Vegdirektoratet og Klima- og miljødepartementet.

Vedtak nr. 459, 17. mars 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:90 S (2014–2015) og Innst. 159 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.»

Samferdselsdepartementet vurderer forslaget i samråd med Vegdirektoratet og Klima- og miljødepartementet.

Vedtak nr. 481, 26. mars 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:93 S (2014–2015) og Innst. 148 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte kartlegge omfanget av kabotasje i det norske transportmarkedet.»

Vegtransporten i Norge har siden EØS-avtalen trådte i kraft blitt mer liberalisert, og norske transportører har fått økt konkurranse fra transportører fra andre EØS-land. Regjeringen er derfor opp tatt av at det skal være like rammevilkår for norske og utenlandske transportører. Det er særlig de ulike lønns- og arbeidsvilkårene som skaper utfordringer og fører til sosiale forskjeller innad i EØS. Denne utfordringen viser seg å være særlig aktuell i kabotasjetransporten. Et viktig moment i denne sammenheng er å få rede på hvor stor andelen av kabotasje er i det norske transportmarkedet.

Samferdselsdepartementet ga derfor Statistisk sentralbyrå i oppdrag å beskrive dagens statistikk

på området og utrede muligheten for å få bedre statistikk. Funnene er presentert i rapporten «Kabotasje i Norge» fra februar 2014. I rapporten er det vist til at verken EU eller Statistisk sentralbyrå utarbeider statistikk for persontransportkabotasje. EUs statistikkorgan Eurostat utarbeider statistikk for godstransportkabotasje. Denne statistikken viser store svingninger fra år til år, og at omfanget av kabotasjetransport utgjør en liten del av den samlede innenlandske vegtransporten. Statistisk sentralbyrå påpeker i rapporten at statistikken kjennetegnes av en viss usikkerhet, fordi rapportering til Eurostat foretas av det enkelte EØS-land, og kvaliteten på rapporteringen varierer fra land til land.

Statistisk sentralbyrå har i rapporten vurdert ulike tiltak for å bedre statistikken for godstransport og utarbeidelse av ny statistikk for persontransport. Gjennomgangen viser at de fleste alternativer innebærer en forholdsmessig stor ressursbruk i forhold til forventede resultater. Statistisk sentralbyrå konkluderer med at det minst ressurskrevende og beste alternativet for bedre data om kabotasje vil være å gjennomføre forbedringer i det eksisterende europeiske systemet som er etablert gjennom Eurostat.

Samferdselsdepartementet mener at den mest egnede måten å følge opp Stortingets vedtak på, er å påvirke EU til å endre regelverket slik at statistikken for godstransportkabotasje blir bedre, samt å påvirke EU til å utarbeide statistikk for kabotasje innen turbusstransport. Regjeringen har ved flere anledninger tatt saken opp med EU-kommisjonen, og vil fortsette å følge utviklingen på området og framheve behovet for bedre statistikk.

Det er gjennomført tiltak for å bedre konkurransesituasjonen for norske transportører. Statens vegvesen har bl.a. i 2015 økt kontrollen av kabotasje. I 2016 skal kabotasjekontroll prioriteres sammen med kontroll av vinterutrustning og bremses på tunge kjøretøy, jf. omtalen i del II under Programkategori 21.30 Vegformål. Videre prioriteres samarbeidet mellom ulike tilsynsetater ved at det er opprettet et samarbeidsforum for ulike kontrolltater som bl.a. skal sikre at kabotasje blir kontrollert på en bedre måte.

Vedtak nr. 485, 7. april 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:40 S (2014–2015), Dokument 8:41 S (2014–2015) og Innst. 213 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen styrke Kystverkets formelle rolle som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.»

Det vises til omtalen under programkategori 21.60 Kystforvaltning om Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon hvor det går fram at Kystverkets planleggingsmidler også skal gå til å øke etatens kompetanse på godstransport og intermodale transportløsninger, slik at etaten styrkes som transportetat. Kystverket skal utvikle kompetanse for å kunne foreta overordnede og helhetlige vurderinger om godstransport. Etaten skal prioritere arbeidet med Nasjonal transportplan, slik at sjøtransporten ivaretas.

Vedtak nr. 486, 7. april 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:40 S (2014–2015), Dokument 8:41 S (2014–2015) og Innst. 213 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen, på bakgrunn av den nasjonale havnestrategien, legge frem tiltak som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungtransport fra veg til sjø, og samtidig gi nærskipsfarten en mer sentral rolle i Nasjonal transportplan (NTP).»

Etatene er i retningslinjene til Nasjonal transportplan 2018–2029 bedt om å se hen til den nasjonale havnestrategien, herunder tiltak for å utvikle effektive, intermodale knutepunkt.

Utvikling av intermodale knutepunkt er et sentralt virkemiddel for å styrke sjøtransportens konkurransevne. Stamnetthavnregimet skal derfor videreutvikles og styrkes. Maritim og landbasert infrastruktur skal ses i sammenheng. Dersom farleden utbedres og havnen dermed settes i stand til å ta imot større skip, vil regjeringen vurdere utbedring av infrastruktur på land i arbeidet med neste nasjonale transportplan, ut fra samfunnsøkonomiske kriterier. Det vil ses hen til om en kommune går inn for å styrke sjøtransportens konkurransevne, legge til rette for godskonsentrasjon og legge opp til samarbeid. Samfunnsutvikling og strukturendringer i næringslivet gjør at det over tid trolig er nødvendig å foreta endringer i stamnettet og prioriteringene av tiltak. Som en del av oppfølgingen av havnestrategien skal det vurderes om kriteriene for stamnetthavner bør endres.

Vedtak nr. 487, 7. april 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:40 S (2014–2015), Dokument 8:41 S (2014–2015) og Innst. 213 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.»

Samferdselsdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Finansdepartementet har ansvar for avgifter og gebyrer for sjøtransporten. Samferdselsdepartementet har ansvar for losavgiftene og sikkerhetsavgiftene. Da havne- og farvannsloven trådte i kraft i 2010 ble de tidligere havneavgiftene erstattet med regler om alminnelig prising av havnetjenester. Samferdselsdepartementet har ikke oversikt over sjøtransportens kostnader i havn.

Regjeringen foreslår å redusere losavgiftene med 86 mill. kr i 2016. Losavgiftene består i hovedsak av losingsavgiften som betales ved faktisk bruk av los og losberedskapsavgiften som betales ved faktisk bruk av los og av fartøyer som seiler med farledsbevis. Reduksjonen tas i losberedskapsavgiften og innrettes slik at nærskipsfartens rammebetingelser styrkes, fordi nærskipsfart er det segmentet som har størst konkurranseflater mot veg.

I arbeidet med miljøkapitlet i regjeringens maritime strategi «Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid» ble det foretatt foreløpige vurderinger av hvilke avgifter som kan justeres for å bidra til å utvikle grønn skipsfart. Her ble losavgiftene trukket fram som relevante, bl.a. med henvisning til miljørabatten som er innført på losberedskapsavgiften.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det presentert en oversikt over økonomiske rammebetingelser for alle transportformer, herunder sektorspesifikke særavgifter, miljøavgifter og fritak, brukerbetaling infrastruktur og tjenester, skattefordeler, reduserte satser og fritak generelle avgifter, samt direkte støtte og kjøp av tjenester.

En gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken må ses i sammenheng med Grønn skattekomisjon som har frist til 1. desember 2015 med å komme med sin rapport.

I prosjektet «Bred samfunnsanalyse av godstransport» er det gjort samfunnsøkonomiske beregninger av ulike tiltak innenfor avgifter og

gebyrer, særlig med hensyn til effekt på transport-middelfordelingen. Det er i tillegg satt i gang et arbeid for å oppdatere anslag for de eksterne kostnadene som de ulike transportformene påfører samfunnet.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte når saken er vurdert i lys av pågående utredninger.

Vedtak nr. 488, 7. april 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:40 S (2014–2015), Dokument 8:41 S (2014–2015) og Innst. 213 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.»

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 er transportetatene gitt i oppdrag å utrede virkemidler for å realisere deler av potensialet for godsoverføring fra veg til sjø og jernbane, herunder en midlertidig tilskuddsordning for bedrifter som velger å benytte sjøtransport framfor landtransport.

Vedtak nr. 540, 12. mai 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:48 S (2014–2015) og Innst. 227 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om økt kapasitet og frekvens for lokaltogtrafikken.»

Innføring av ny grunnrutemodell fra desember 2014 har sikret en høyere utnyttelse av eksisterende infrastruktur i Østlandsområdet. Ny ruteplan har gitt et mer robust og forutsigbart tilbud med flere togavganger. Regjeringen har bedret togtilbudet også i øvrige deler av landet. Fra desember 2013 fikk Vossebanen økt frekvens. Fra desember 2014 ble det økt frekvens og bedre togtilbud på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Trønderbanen sør for Trondheim. Fra august 2015 fikk Jærbanen og Saltenpendelen økt kapasitet i rushtid. Saltenpendelen får i tillegg én ekstra avgang tirsdag til lørdag fra desember 2015.

Uten større investeringer i infrastruktur er det på Østlandet ikke rom for å øke frekvensen ytterligere i rushtiden. For å øke kapasiteten i eksisterende avganger fra 2016 i InterCitytrafikken

mellom Skien/Larvik og Lillehammer, samt ytterligere forsterkning i rushtid på Jærbanen, fikk NSB i 2014 restverdigaranti for å investere i 11 nye tog.

Samferdselsdepartementet foreslår å gi NSB AS restverdigaranti for investeringer i ytterligere 26 nye tog, jf. omtalen i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

For ytterligere økt kapasitet må det foretas større investeringer i infrastrukturen. Follobanen er det største samferdselsprosjektet i Norge og skal tas i bruk innen 2021. Dette prosjektet legger grunnlaget for et vesentlig bedre togtilbud både for de som reiser med lokaltog, og reisende mellom Oslo og Østfold.

På Vestfoldbanen pågår det nå to store prosjekter. Farriseidet-Porsgrunn skal etter planen tas i bruk i 2018, og Holm-Nykirke skal etter planen tas i bruk i 2016. Disse prosjektene legger til rette for et bedre togtilbud på Vestfoldbanen og en vesentlig forbedring av tilbudet til Porsgrunn/Grenland.

På Vossebanen/Bergensbanen er byggingen av en ny tog tunnel igjennom Ulriken satt i gang. Sammen med prosjektet Bergen stasjon – Fløen løser dette prosjektet en flaskehals for togtransporten til/fra Bergen. Ulriken tunnel skal etter planen tas i bruk i 2021.

Det vises til nærmere omtale av Jernbaneløstets investeringer og planlegging av nye tiltak i del II under Programkategori 21.50, kap. 1350, postene 30 og 31, herunder planlegging av InterCity-strekningene, inkl. Ringeriksbanen. Ringeriksbanen vil kunne legge til rette for et vesentlig bedre togtilbud mellom Oslo/Sandvika og Hønefoss med større kapasitet og en reisetid mellom Sandvika/Oslo og Hønefoss, på henholdsvis om lag 20 og 30 minutter. På Trønderbanen og Meråkerbanen pågår planlegging av elektrifisering. Dette vil sammen med det pågående prosjektet Hell-Værnes gi en betydelig redusert reisetid på Trønderbanen.

Samferdselsdepartementet ga i mai 2015 transportetatene og Avinor AS retningslinjer for planfasen av arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. I retningslinjene understrekes bl.a. behovet for å håndtere den framtidige persontransporten i byområdene. For jernbanens del understrekes betydningen av at togtilbudet må utvikles ut fra vurderinger av antatte framtidige markedsmessige behov for persontransport og gods. Planforslaget skal derfor inneholde beskrivelser av antatte transportbehov og hvilke typer togtenester og rutemodeller som må utvikles for å møte disse behovene. I Jernbaneløstet er arbeidet med ny og forbedret ruteplan R2027 sentralt i

oppfølgingen. For Østlandsområdet vil oppfølgingen av konseptvalgutredning for transportkapasiteten inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) som ble overlevert i september 2015 være viktig. KVUen blir et sentralt grunnlagsdokument for transportetatens arbeid med Nasjonal transportplan 2018–2029. Det legges opp til at KVUen skal kvalitetssikres (KS1) før regjeringen behandler konseptvalget i 2016.

Vedtak nr. 542, 12. mai 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:65 S (2014–2015) og Innst. 258 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte melde tilbake om utviklingen i kollektivandelen til, fra, og på norske flyplasser.»

Regjeringen vil i neste melding til Stortinget om virksomheten til Avinor AS rapportere om utviklingen i kollektivandelen i tilbringertransporten til norske flyplasser.

Vedtak nr. 582, 2 juni 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:57 S (2014–2015) og Innst. 282 S (2014–2015):

- «1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartlegge økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkoholås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alkoholås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.
2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet føreligg, fremje forslag om innføring av alkoholås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.
3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkoholås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkoholås.»

Samferdselsdepartementet vil som i dag følgje rettsutviklinga i EU på området nøye. Vegdirektoratet er bedt om å utgreie og utarbeide forslag i

tråd med vedtaket frå Stortinget, om å innføre alkoholås i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag. Når utgreinga frå Vegdirektoratet ligg føre, vil Samferdselsdepartementet sende forslaga på høyring. Departementet vil komme til Stortinget på eigna måte.

Vedtak nr. 688, 15. juni 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:106 S (2014–2015) og Innst. 364 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen sørge for at mål for klimautslipp i 2020 og 2030 er førende for regjeringens fremlegg til Nasjonal transportplan.»

I retningslinjene for etatens og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2018–2029 er det fastsatt en ny målstruktur. Etatene og Avinor skal i plangrunnlaget vise og drøfte hvordan prioriteringsforslagene påvirker måloppnåelsen i henhold til målstrukturen. Ett av etappemålene under hovedmålet Klima og miljø er å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Reduserte klimagassutslipp vil være et viktig hensyn i arbeidet med ny stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

I forbindelse med transportetatens og Avinors arbeid med planforslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 skal de utarbeide en klimastrategi. I denne strategien skal det prioriteres prosjekter som i størst mulig grad bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Vedtak nr. 740, 18. juni 2015

Stortinget vedtok ved behandlingen av Dokument 8:113 S (2014–2015) og Innst. 387 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen og Vegdirektoratet innvilge streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer.»

Vegdirektoratet er bedt om å følge opp saken i tråd med Stortingets vedtak. Departementet forutsetter at direktoratet i sitt videre arbeid påser at kriteriene for bruk av streknings-ATK legges til grunn, dvs. at tiltaket bare skal etableres på strekninger med høy gjennomsnittsfart, høy ventet skadekostnad og stor trafikkikkerhetsgevinst, og der det etter en konkret vurdering anses som det beste og mest kostnadseffektive tiltaket.

Vedtak nr. 741, 7. april 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:113 S (2014–2015) og Innst. 387 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen gi tilslutning til Statens vegvesens søknad om streknings-ATK i Ellingsøy-tunnelen og Valderøytunnelen.»

Vegdirektoratet er bedt om å følge opp saken i tråd med Stortingets vedtak.

Vedtak nr. 744, 18. juni 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:115 S (2014–2015) og Innst. 389 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og -traseer kan utformes.»

Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid for å se på mulige tiltak for å oppnå økt fleksibilitet i utformingen av sykkelanlegg. Statens vegvesen vil bli trukket inn i det videre arbeidet. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Vedtak nr. 745, 18. juni 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:115 S (2014–2015) og Innst. 389 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.»

Sykkelpolitikken inngår som en viktig del av det forberedende arbeidet til Nasjonal transportplan 2018–2027. I dette arbeidet er Statens vegvesen i dialog med fylkeskommunene, og prioriteringen av utbygging av infrastruktur vil være et sentralt tema. Det vises også til det videre arbeidet med fylkeskommuner og kommuner i de ni storbyområdene med å inngå bymiljøavtaler.

Vedtak nr. 746, 18. juni 2015

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:115 S (2014–2015) og Innst. 389 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen utrede tiltak for økt el-sykkelbruk»

Samferdselsdepartementet er positiv til økt el-sykkelbruk, og har tro på at tilgang til el-sykkel kan bidra til at flere velger sykkel som transportmiddel. Departementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede tiltak for økt el-sykkelbruk. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

7.6.2 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2013–2014

Ved behandlinga av Meld. St. 4 (2014–2015) og Innst. 128 S (2014–2015) var det tre vedtak som gjeld Samferdselsdepartementet, som Stortinget ikkje utkvitterte.

Vedtak nr. 101, 5. desember 2013

Stortinget vedtok ved behandlinga av Prop. 1 S (2013–2014), Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og Innst. 13 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil, der det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.»

Regjeringen ga i 2014 Transnova i oppdrag å utarbeide et innspill til ladestrategi, og Transnova leverte sitt innspill våren 2014. Innspillet var også ute på offentlig høring.

Enova overtok Transnovas oppgaver fra 2015. I oppdragsbrevet for 2015 ga Olje- og Energidepartementet Enova i oppdrag å utarbeide en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil innen 1. juni. Strategien ble offentliggjort før sommeren. Ladestrategien bygger på Transnovas innspill og beskriver hvorfor og hvordan Enova vil bidra til introduksjon av ny teknologi og markedsendring innen infrastruktur for elkjøretøy.

Strategien legger opp til å støtte utbygging i områder der det ikke er mulig å bygge ut infrastruktur på kommersielle vilkår, særlig i korridorer mellom byene. I strategien peker Enova på at elbilmarkedet er i rask utvikling og de har lagt opp til å revurdere strategien innen utgangen av 2016.

Regjeringen tar ladestrategien til etterretning og viser til at det nå vil være Enovas oppgave å følge opp.

Vedtak nr. 400, 24. april 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Dokument 8:19 S (2013–2014) og Innst. 164 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon.»

Regjeringen vil legge fram en stortingsmelding om Digital agenda for Norge våren 2016. Det er viktig at en plan for elektronisk kommunikasjon og en plan for IKT-politikken i sin helhet blir sett i sammenheng. Planen for elektronisk kommunikasjon vil derfor inngå i stortingsmeldingen.

Vedtak nr. 513, 17. juni 2014

Stortinget vedtok ved behandlinga av Prop. 97 S (2013–2014) og Innst. 255 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.»

Rammeverk for offentleg-privat-samarbeid (OPS) i transportsektoren er omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*.

7.7 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 om at alle skal ha same moglegheit til å kunne delta i samfunnet. Universell utforming av transportsystemet er eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Transportsystemet skal i så stor grad som mogleg kunne nyttast av alle, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Departementet viser til omtalen av universell utforming i kap. 6.2.4.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar

Generelt

Status for likestillinga i departementet og underliggende etatar er vist i to tabellar i omtalane

under. Den eine viser kjønnsfordelinga etter stillingskategoriar og gjennomsnittleg brutto månadslønn i 2014 og 2013. Der det ikkje er opplyst om månadslønn er det færre enn fem personar i kategorien. Den andre tabellen viser kjønnsfordelinga for deltid, mellombels tilsette, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær i 2014 og 2013.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. Kvinnedelen i Samferdselsdepartementet er på 52,8 pst. i 2014, medan han var på 50 pst. i Statens jernbanetilsyn. I der andre etatane var fleirtalet av dei tilsette i 2014 menn, og kvinnedelen var på mellom 16 og 39 pst. Kvinnedelen varierer òg mellom dei ulike stillingskategoriane.

Med unntak av i Jernbaneverket og Kystverket tente menn i gjennomsnitt litt meir enn kvinner i 2014. I dei ulike stillingskategoriane varierer lønnsforskjellane i verksemdene. Det er i mange tilfelle ikkje vesentlege forskjellar i lønna for menn og kvinner.

Menn sto for størstedelen av overtida i alle verksemdene i 2014.

Med unntak av i Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeidde få tilsette deltid i 2014 og få mellombels tilsette.

Menn sto for den største delen av foreldrepermisjonen i 2014 i Jernbaneverket, Kystverket og Statens havarikommisjon for transport.

Det legemeldte sjukefråværet for departementet og etatane er gjennomgåande lågt og er lågare for menn enn for kvinner. For dei etatane som har få tilsette, vil m.a. langtidsfråvær slå sterkt ut i fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2014 hadde Samferdselsdepartementet 178 tilsette. Kvinnedelen var på om lag 53 pst. Auken i talet på tilsette frå 2013 til 2014 kjem av at ein avdeling blei overført frå det dåverande Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet 1. januar 2014.

Tabell 7.2 Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2014	52,8	47,2	178	45 117	46 983	46 017
	2013	52,9	47,1	153	46 033	50 766	48 262
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2014	37,5	62,5	8	-	81 333	82 468
	2013	33,3	66,7	6	-	-	97 263
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2014	29,5	70,5	17	70 892	68 089	68 892
	2013	23,0	77,0	13	-	63 008	64 850
Fagdirektørar mv.	2014	37,5	62,5	8	-	62 185	62 165
	2013	50,0	50,0	6	-	-	64 850
Underdirektørar, seniorrådgivarar mv.	2014	53,5	46,5	99	49 357	49 956	49 633
	2013	54,2	45,8	83	47 700	49 575	48 625
Rådgivarar, førstekonsulentar	2014	59,5	40,5	37	39 634	39 980	39 772
	2013	50,0	50,0	38	37 449	37 449	37 449
Seniorrådgivarar	2014	100	0	9	38 430	-	38 430
	2013	100	0	7	36 475	-	36 475

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn var representerte, var det i 2014 eit fleirtal av kvinner i kategoriane underdirektør, seniorrådgivar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar.

I toppleiinga og mellomleiinga tente kvinner i snitt litt meir enn menn, medan det var motsett i dei andre stillingskategoriane der begge kjønn var representerte.

Tabell 7.3 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	9	5	0	0	36,8	63,2	60,0	40,0	3,7	3,3
2013	8	1	0	1	30,6	69,4	70,0	30,0	3,2	1,8

Fleire kvinner enn menn arbeidde deltid. Delen av menn som arbeidde deltid auka frå 2013 til 2014. Menn arbeidde meir overtid enn kvinner i 2013, men kvinner arbeidde meir overtid i 2014 enn i 2013. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn og var høgare for menn i 2014 enn i 2013.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2014 hadde Statens vegvesen 7 332 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst.

Tabell 7.4 Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner	Menn	Tilsette	Kvinner	Menn	Tilsette
		pst.	pst.	i alt			i alt
I alt i verksemda*	2014	38,3	61,7	7 244	39 531	43 847	42 192
	2013	38,2	61,8	7 052	38 315	42 730	41 047
Etatsleiing (regionvegsejefar mv.)	2014	35,7	64,3	14	97 750	99 803	99 070
	2013	35,7	64,3	14	94 080	97 502	96 280
Leiarar (avdelings- og seksjonsleiarar mv.)	2014	38,3	61,7	423	58 767	57 741	58 134
	2013	36,6	63,4	410	55 090	55 942	55 626
Tekniske saksbehandlarar, inkl. pro- sjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2014	24,4	75,6	3 818	42 849	44 854	44 365
	2013	23,8	76,2	3 698	41 779	43 894	43 393
Merkantile saksbehandlarar	2014	65,4	34,6	2 320	36 020	40 538	37 584
	2013	66,2	33,8	2 292	34 587	40 076	36 436
Inspektørar	2014	21,2	78,8	556	35 230	36 192	35 988
	2013	20,9	79,1	522	33 971	35 367	35 076
Arbeidarstillingar	2014	18,7	81,3	80	33 689	33 830	33 803
	2013	20,0	80,0	80	33 468	32 670	32 828
Reinhald mv.	2014	90,9	9,1	33	21 864	-	20 213
	2013	91,2	8,3	36	20 697	-	19 158

* I tabellen inngår ikkje 8 lærlingar og tilsette som ved utgangen av 2014 og 2013 hadde permisjon utan lønn.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente meir enn menn i kategoriane leiarar og reinhald mv. I dei fleste kategoriane der menn tente meir enn kvinner, var forskjellane små.

Statens vegvesen har særskild merksemd på kjønn og likelønn. For å følge opp lønnsutviklinga blant dei tilsette utarbeider etaten lønnsstatistikkar minst 2–3 gonger i året og samanliknar lønna mellom kvinner og menn også over tid. Det er ikkje avdekt store forskjellar i lønna mellom kvinner og menn.

Tabell 7.5 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	386	184	95	89	19,4	80,6	59,7	40,3	5,2	2,5
2013	412	175	92	74	20,5	79,5	61,8	38,2	5,4	2,6

Menn arbeidde vesentleg meir overtid enn kvinnene. Sjukefråværet blant kvinner var meir enn dobbelt så høgt som blant menn.

Statens vegvesen arbeider systematisk og på fleire område for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Etaten hadde i 2014 som mål at

minst 5 pst. av nyttilsette skulle ha nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn, og at delen kvinnelege leiarar skulle auke. Delen kvinner i leiarstillingar auka frå 37 pst. i 2013 til 38,3 pst. i 2014. 9 pst. av dei som blei tilsette i Statens veg-

vesen i 2014 var personar med nedsett funksjons-
evne eller hadde innvandrarbakgrunn.

I årsrapporten for 2014 har Statens vegvesen
gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider
med for å fremme likestilling og hindre diskrimi-
nering.

Statens vegvesen vil i 2016 halde fram arbeidet
med mangfald i rekrutteringa og styrke innsatsen
med å levere likeverdige tenester for alle.

Jernbaneverket

Ved utgangen av 2014 hadde Jernbaneverket
4 039 tilsette. Kvinnedelen var 21,9 pst.

Tabell 7.6 Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2014	21,9	78,1	4 039	42 717	40 348	40 866
	2013	21,3	78,7	4 013	40 325	38 798	39 123
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2014	28,6	71,4	49	86 469	82 281	83 415
	2013	27,9	72,1	43	80 681	77 880	78 661
Mellomleiarar	2014	23,4	76,6	256	58 527	55 365	56 106
	2013	30,2	69,8	189	52 036	49 736	50 430
Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjektleiarar	2014	42,4	57,6	550	46 290	48 642	47 646
	2013	43,2	56,8	468	43 501	45 652	44 723
Saksbehandlarar og kontorstillingar	2014	78,6	21,4	168	35 191	36 716	35 518
	2013	77,0	23,0	187	34 026	34 891	34 225
Ingeniørar og arkitektar	2014	22,7	77,3	862	48 118	48 824	48 663
	2013	20,7	79,3	934	46 309	47 021	46 874
Arbeidsleiarar	2014	5,3	94,7	340	36 449	37 536	37 479
	2013	4,3	95,7	345	35 363	35 908	35 885
Fagarbeidarar	2014	2,0	98,0	1 029	34 793	34 730	34 731
	2013	2,0	98,0	1 026	33 436	33 478	33 477
Togleiarar, trafikkstyrarar og toginformatorar	2014	30,8	69,2	610	33 608	34 951	34 537
	2013	30,5	69,5	607	32 182	33 591	33 161
Lærlingar og aspirantar	2014	8,9	91,1	168	18 188	16 203	16 380
	2013	8,8	91,2	204	22 435	16 478	17 003
Anna	2014	85,7	14,3	7	-	-	32 630
	2013	80,0	20,0	10	-	25 292	31 368

I stillingskategoriane saksbehandlarar, kontorstil-
lingar og anna var eit stort fleirtal av de tilsette
kvinner. I dei andre kategoriane var det eit fleirtal
av menn, og i nokre var kvinnedelen under 10 pst.
Med unntak av i dei tre stillingskategoriane direk-

tørar/avdelingsdirektørar, mellomleiarar og
«anna» tente menn meir enn kvinner. Lønnsfor-
skjellane er likevel ikkje store i dei ulike kategori-
ane.

Tabell 7.7 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og frávær i Jernbaneverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjuefrávær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	88	67	27	177	8,6	91,4	46,8	53,2	5,5	3,5
2013	67	79	57	219	8,2	91,8	49,2	50,8	5,2	3,6

Mellombels tilsette omfattar òg lærlingar.

Nesten all overtida i Jernbaneverket blei utført av menn. Sjukefráværet var høgare for kvinner enn for menn.

Jernbaneverket forsøker på fleire måtar å fremme likestilling og hindre diskriminering. E-taten har relativt mange tilsette med innvandrarbak-

grunn og opplever at det ofte er mange godt kvalifiserte kandidatar med innvandrarbakgrunn.

Kystverket

Ved utgangen av 2014 hadde Kystverket 1 146 tilsette. Kvinnedelen var på 18 pst.

Tabell 7.8 Tilsette i Kystverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2014	18,0	82,0	1 146	50 968	66 386	64 407
	2013	17,0	83,0	1 165	50 167	64 635	62 870
Leiing (direktør og avdelings- og regiondirektørar mv.)*	2014	20,0	80,0	15	-	71 429	72 927
	2013	20,0	80,0	15	-	70 781	72 202
Mellomleiing (seksjonssjefar, sjef- og senioringeniørar mv.)	2014	17,0	83,0	35	65 778	77 597	75 750
	2013	15,0	85,0	33	65 531	73 459	72 220
Ingeniørar og rådgivarar mv.	2014	40,0	60,0	359	47 407	53 917	51 716
	2013	37,0	63,0	338	47 029	52 583	50 826
Konsulentar, losformidlarar mv.	2014	40,0	60,0	45	60 283	79 239	74 500
	2013	54,0	46,0	56	47 786	76 363	65 211
Skipsførarar, styrmenn, maskinistar	2014	4,0	96,0	71	-	56 330	55 458
	2013	1,0	99,0	49	-	54 551	54 643
Losbåtførarar, statslosar	2014	1,0	99,0	410	-	75 862	75 778
	2013	1,0	99,0	421	-	74 823	74 125
Fagarbeidarar mv.	2014	15,0	85,0	141	44 465	42 995	43 074
	2013	17,0	83,0	154	46 431	41 947	42 126
Trafikkleiarar	2014	7,0	93,0	70	74 216	78 325	78 023
	2013	7,0	93,0	71	76 091	73 694	73 837
Statslosaspirantar	2014	0	0	0	-	-	-
	2013	0	100	8	-	28 300	28 300

* Kontraktslønn til direktør inngår ikkje i gjennomsnittleg brutto månadslønn.

Kvinner tente meir enn menn i stillingskategori-
ane leiing og fagarbeidarar mv.

Tabell 7.9 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Kystverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	12	6	19	23	5	95	32	68	4,1	3,5
2013	11	5	21	37	5	95	14	86	5,3	3,7

Nesten all overtida blei utført av menn. Sjukefrå-
været var høgare for kvinner enn for menn.

Ved utlysing av stillingar blir kvinner og perso-
nar med minoritetsbakgrunn oppmoda til å søke.
Etaten marknadsfører seg som ein arbeidsplass
for begge kjønn, også for dei sterkt mannsdomi-
nerte yrka som m.a. losyrket.

I årsrapporten for 2014 har Kystverket gjort
greie for likestilling og mangfald i etaten.

Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit

Ved utgangen av 2014 hadde Nasjonal kommuni-
kasjonsmyndigheit 157 tilsette. Kvinnedelen var
38 pst.

Tabell 7.10 Tilsette i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

	År	Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		Tilsette i alt
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	
I alt i verksemda	2014	38,0	62,0	157	44 332	49 552	47 578
	2013	36,0	64,0	152	43 360	46 725	45 491
Toppleiing (ass. direktør, avdelingsdirektørar)*	2014	40,0	60,0	5	-	-	82 875
	2013	50	50,0	4	-	-	78 923
Mellomleiing (seksjonssjefar)	2014	10	90	10	-	62 476	62 912
	2013	20,0	80,0	10	-	59 345	59 839
Underdirektørar, fagsjefar, sjef- og senioringeniørar, seniorrådgivarar	2014	30,0	70,0	99	46 583	49 148	48 371
	2013	24,0	76,0	83	45 756	47 405	46 581
Overingeniørar, rådgivarar, seniorkonsulentar mv.	2014	62,0	38,0	42	37 905	37 780	37 857
	2013	58,0	42,0	54	38 365	37 210	37 770

* Direktøren for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit inngår berre i totaltalet for tilsette for verksemda.

I stillingskategorien overingeniørar, rådgivarar
mv. var fleirtalet av dei tilsette kvinner. Kvinner

tente litt meir enn menn i kategoriane mellomlei-
ing og overingeniørar, rådgivarar mv.

Tabell 7.11 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	2	2	4	4	18,0	82,0	67,0	33,0	1,2	1,7
2013	4	3	4	5	18,0	82,0	76,0	24,0	1,3	2,4

Nesten all overtida i Post- og teletilsynet blei utført av menn. Sjukefråværet i 2014 var lågare noko lågare for kvinner enn for menn.

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2014 hadde Luftfartstilsynet 191 tilsette. Kvinnedelen var på 36,6 pst.

Tabell 7.12 Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2014	36,6	63,4	191	46 708	54 284	51 765
	2013	38,7	61,3	189	44 752	54 967	50 967
Toppleiing (direktør og andre leiarar)	2014	40,0	60,0	10	-	84 763	79 273
	2013	30,0	70,0	10	-	80 783	78 724
Mellomleiing	2014	15,4	84,6	13	-	64 380	63 981
	2013	15,4	84,6	13	-	64 380	63 981
Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2014	24,6	75,4	114	52 861	55 148	54 586
	2013	27,5	72,5	109	50 855	53 952	53 099
Rådgivarar mv.	2014	57,6	42,4	33	39 730	40 805	40 186
	2013	55,6	44,4	36	39 716	43 858	41 557
Førstekonsulentar mv.	2014	100	0	9	37 338	-	37 338
	2013	100	0	9	36 419	-	36 419
Konsulentar/sekretærar mv., lærlingar	2014	72,7	27,3	11	33 356	-	32 419
	2013	90,9	9,1	11	31 857	-	32 254
Timelønn	2014		100	1			
	2013	0	100	1	-	-	-

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2014 berre kvinner, medan det i kategoriane konsulentar, sekretærar mv. og rådgivarar var eit fleir-

tal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente menn meir enn kvinner.

Tabell 7.13 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	4	0	4	4	8,8	91,2	79,1	20,9	1,9	1,4
2013	3	4	5	2	20,9	79,1	94,1	5,9	6,9	2,8

Nesten all overtida blei utført av menn, og prosentdelen auka frå 2013 til 2014. Sjukefråværet var noko høgare for kvinner og menn.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2014 hadde Statens jernbanetilsyn 62 tilsette. Kvinnedelen var 50 pst.

Tabell 7.14 Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2014	50,0	50,0	62	51 427	62 844	57 066
	2013	49,0	51,0	64	50 320	59 998	55 236
Toppleiing	2014	-	100	1	-	-	-
	2013	-	100	1	-	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2014	60,0	40,0	5	-	-	80 233
	2013	60,0	40,0	5	-	-	76 701
Seniorrådgivarar mv.	2014	37,0	63,0	41	55 015	61 480	59 056
	2013	31,0	69,0	43	54 749	58 107	56 988
Rådgivarar, førstekonsulentar	2014	83,0	17,0	12	41 639	-	42 068
	2013	92,0	8,0	12	41 817	-	41 679
Sekretærar	2014	100	0	3	-	-	-
	2013	100	0	3	-	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategoriane mellomleiing og rådgivarar, førstekonsulentar.

Kvinner tente mindre enn menn i alle stillingskategoriane der begge kjønn var representerte.

Tabell 7.15 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	6	0	3	3	18,0	82,0	71,0	19,0	9,0	0,4
2013	3	2	3	3	33,0	67,0	74,0	26,0	5,9	2,7

Menn jobba meir overtid enn kvinner. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn.

I årsrapporten for 2014 har Statens jernbanetilsyn gjort greie arbeidet sitt med likestilling mv.

Statens havarikommisjon for transport

Ved utgangen av 2014 hadde Statens havarikommisjon for transport 46 tilsette. Kvinnedelen var 35 pst.

Tabell 7.16 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2014	35,0	65,0	46	52 727	59 586	57 200
	2013	35,0	65,0	46	49 508	56 810	54 270
Toppleiing (direktør)	2014	-	100	1	-	-	-
	2013	-	100	1	-	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2014	20,0	80,0	5	-	-	77 733
	2013	20,0	80,0	5	-	-	72 275
Fagstab	2014	25,0	75,0	4	-	-	-
	2013	75,0	25,0	4	-	-	-
Havariinspektørar	2014	19,0	81,0	27	57 782	56 011	56 339
	2013	19,0	81,0	27	54 832	53 586	53 816
Administrative stillingar	2014	78,0	22,0	9	40 955	-	42 118
	2013	78,0	22,0	9	38 580	-	39 795

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategoriane fagstab og administrative stillingar. Kvinner tente meir

enn menn i kategoriane fagstab og havariinspektørar.

Tabell 7.17 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2014	1	0	0	0	12,7	87,3	47,8	52,2	1,5	0,9
2013	1	0	0	2	21,1	78,9	85,9	14,1	1,6	2,4

Menn utførte størstedelen av overtida i Statens havarikommisjon for transport i 2014 og meir enn i 2013. Kvinner hadde eit høgare sjukefråvær enn menn, men for begge kjønna var prosentdelen låg.

7.8 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2014 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene som ligg under Samferdselsdepartementet. Med heileigd statleg verksemd forstår ein her selskap eigd av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved dei forvaltningsorgana som ligg under departementet.

Avinor AS

Årslønna for konsernsjef Dag Falk-Petersen var 2 499 000 kr. I tillegg fekk han 95 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden utgjorde 681 000 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. Ved oppseiing har han tre månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få 12 månaders etterlønn, men denne blir rekna mot anna inntekt.

Baneservice AS

Årslønna for administrerande direktør Ingvild Storås var 1 992 000 kr. I tillegg fekk ho 159 000 kr

i andre godtgjeringar. Det blei ikkje utbetalt bonus for 2014. Pensjonskostnaden utgjorde 64 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 8 pst. av grunnlaget mellom 12 og 16 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har ho seks månaders lønn i oppseiingstida. Ho kan få 12 månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til fire månadslønner.

NSB AS

Årslønna for konsernsjef Geir Isaksen var 3 586 000 kr. I tillegg fekk han 190 000 kr i andre godtgjeringar. Det blei utbetalt 574 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 829 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få seks månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til fire månadslønner.

Posten Norge AS

Grunnlønna for konsernsjef Dag Mejdell var 3 350 000 kr. I tillegg fekk han 313 000 kr i andre godtgjeringar. Det blei utbetalt 834 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 2 564 000 kr.

Samla pensjon er lik 66 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 65 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få ni månaders etterlønn. Denne blir etter tre månader rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til 25 pst. av lønna.

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. Avtale med ny konsulent gjeld frå 1. oktober 2013.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2015–2016) om statsbudsjettet for år 2016 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2015–2016) statsbudsjettet for budsjettåret 2016 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5577, 5611, 5618, 5619, 5622, 5623 og 5624

I Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	173 700 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	24 300 000	
	30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	41 100 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	42 800 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	49 100 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
	74 Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000	417 500 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 700 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	140 300 000	161 000 000
	Sum Administrasjon m.m.		578 500 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	766 400 000	766 400 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	28 500 000	28 500 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	194 500 000	194 500 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	63 500 000	63 500 000
	Sum Luftfartsformål		1 052 900 000
	Vegformål		
1320	Statens vegvesen		
	23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	11 063 000 000	
	26 Vegtilsyn	16 800 000	
	29 Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	458 100 000	
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 878 000 000	
	31 Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	662 700 000	
	34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	339 900 000	
	35 Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	25 700 000	
	36 E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	540 000 000	
	37 E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	357 600 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 500 000	
	62 Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	596 000 000	
	63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	87 500 000	
	72 Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	983 600 000	30 201 400 000
1321	Utbyggingselskap for veg		
	70 Tilskudd utbyggingselskap for veg	1 000 000 000	
	86 Driftskreditt	300 000 000	1 300 000 000
	Sum Vegformål		31 501 400 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	32 200 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 105 000 000	
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen	100 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	731 500 000	
	75	Rentekompensasjon for bompengelån	400 000 000	2 368 700 000
1331		Infrastrukturfond		
	95	Innskudd av fondskapital	30 000 000 000	30 000 000 000
		Sum Særskilte transporttiltak		32 368 700 000
		Jernbaneformål		
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	8 143 100 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	140 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 549 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	4 113 300 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	31 000 000	17 977 300 000
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 208 500 000	3 208 500 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	62 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	16 500 000	78 600 000
		Sum Jernbaneformål		21 264 400 000
		Kystforvaltning		
1360		Kystverket		
	01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 722 800 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	62 000 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	553 200 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	49 300 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	197 300 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	20 500 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000	2 615 400 000
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	01	Driftsutgifter	61 800 000	61 800 000
		Sum Kystforvaltning		2 677 200 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	403 000 000	403 000 000
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	01	Driftsutgifter	168 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 700 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	78 000 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	51 500 000	309 100 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		712 100 000
		Sum departementets utgifter		90 155 200 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600 000	2 600 000
4312		Oslo Lufthavn AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	129 700 000	129 700 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	183 300 000	
	02	Diverse gebyrer	358 000 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	102 800 000	644 100 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	90	Avdrag på lån	25 000 000	25 000 000
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	1 579 000 000	1 579 000 000
4350		Jernbaneanverket		
	01	Kjørevegsavgift	44 000 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	271 900 000	
	03	Betaling for bruk av godsterminaler	11 100 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233 200 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	140 300 000	700 500 000
4354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 700 000	13 700 000
4360		Kystverket		
	02	Andre inntekter	11 400 000	11 400 000
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran C		
	07	Refusjoner og andre utgifter	5 500 000	5 500 000
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	01	Diverse gebyrer	178 200 000	178 200 000
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		
	74	Sektoravgifter Kystverket	749 000 000	749 000 000
		Sum Samferdselsdepartementet		4 483 100 000
		Renter og utbytte mv.		
5611		Aksjer i NSB AS		
	85	Utbytte	425 000 000	425 000 000
5618		Aksjer i Posten Norge AS		
	85	Utbytte	220 000 000	220 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	74 000 000	74 000 000
5622		Aksjer i Avinor AS		
	85	Utbytte	500 000 000	500 000 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
5623	Aksjer i Baneservice AS			
	85	Utbytte	8 300 000	8 300 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS			
	80	Renter	28 000 000	28 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.		1 255 300 000
		Sum departementets inntekter		5 738 400 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

1.

Overskride bevilgningen på	Mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03
kap. 1350 post 23	kap. 4350 postene 01, 02, 03 og 06
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 07
kap. 1350 post 30	kap. 4350 postene 02 og 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 01
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 01	kap. 4361 post 07

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360, post 02 til følgende formål under kap. 1360, post 30:

- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360, post 30.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	88 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

VI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	200 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:		innenfor en kostnadsramme på:
Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand		639 mill. kroner
E16 Øye – Eidsbru		772 mill. kroner
Rv 77 Tjernfjellet		555 mill. kroner
E6 Tana bru		636 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

Gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	Innenfor en endret kostnadsramme på:
E105 Elvenes – Hesseng	724 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
4. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	4 800 mill. kroner
1350		Jernbaneverket	
	30 og 34	Investeringer	1 000 mill. kroner
	30	Planlegging av nye prosjekter	2 400 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30 og 34	Investeringer	450 mill. kroner

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	23 og 34	Drift og vedlikehold	5 900 mill. kroner	2 500 mill. kroner
1350		Jernbaneverket		
	23, 25 og 34	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kroner	2 400 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 12 650 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 700 mill. kroner.

Fullmakter til utbyggingselskapet for veg

X

Fullmakt til å inngå avtale med utbyggings-
selskapet for veg

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan opprette utbyggingselskapet for veg og inngå avtale med selskapet om utbygging av fastsatt oppstartsportefølge.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for
utbyggingselskapet for veg

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige

budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Utbyggingselskap for veg, post 70 Tilskudd til utbyggingselskap for veg, likevel slik at samlet ramme for forpliktelser ikke overstiger 20 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å aktivere driftskreditt til
utbyggingselskapet for veg i statens
kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at driftskredittrammen til utbyggingselskapet for veg aktiveres i statens kapitalregnskap.

Andre fullmakter

XIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIV

Investeringsramme for transporttiltak i
fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

XV

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2016 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 400 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2015–2016).

XVI

Restverdisikring for eksisterende materiell,
oppgraderinger av eksisterende materiell og
investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens trafikkavtale med NSB AS, i 2016 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 162 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 550 mill. kroner knyttet til Gjøvikbanen, Vossabanen og kapasitetsøkning Østlandet. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XVII

Endring i statlige eierposter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 gjennom salg av aksjer eller ved industrielle transaksjoner kan redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.

XVIII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

XIX

Innkrevning av bompenger

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet i Hordaland i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.
 2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet for Bergensprogrammet og fastsette nærmere regler for innkrevingen.
-

Vedlegg 1**Fullmakter**

Nedanfor er ei oversikt over dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Fullmaktene er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i proposisjonen	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av vegprosjekt i Prop. 1 S frå 200 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. For prosjekt under terskelverdien har Statens vegvesen fleksibilitet når det gjeld oppstart og gjennomføring av prosjekt.
St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	Statens vegvesen har fått delegert desse fullmakter når det gjeld <i>varige</i> omdisponeringar mellom riksvegprosjekt: <ul style="list-style-type: none"> – Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 10 pst. av den totale løyvinga til riksvegar i budsjettåret – Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for gjeldande fireårsperiode og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S For varige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane: <ul style="list-style-type: none"> – Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bidraget frå bompengepakka i budsjettåret – Varige omdisponeringar av bompengar til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.
St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	Statens vegvesen har fått delegert desse fullmaktene for <i>midlertidige</i> omdisponeringar av statlege midlar mellom riksvegprosjekt: <ul style="list-style-type: none"> – Maks. 30 mill. kr pr. år pr. prosjekt og 30 pst. av heile løyvinga til store prosjekt i budsjettåret. – Oppstart av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S For midlertidige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane: <ul style="list-style-type: none"> – Midlertidige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maks. 30 pst. av heile bompengebidraget frå bompengepakka i budsjettåret Midlertidige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.

Heimel	Innhald
St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	<p>Statens vegvesen har fått desse fullmakter når det gjeld forskoteringar av riksvegar innanfor gjeldande fullmaktsramme</p> <ul style="list-style-type: none"> – Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er teke opp til løyving. For prosjekt som ikkje er teke opp til løyving, blir forskoteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskotering blir knytt til det totale nivået på løyvingane til riksvegar. Samla beløp til refusjonar skal ikkje overskride 20 pst. av løyvinga til Store prosjekt på kap. 1320, post 30, i det året forskoteringsavtalen blir underskrive. – Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden 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 og Nasjonal transportplan omfattar. Mindre investeringstiltak med ein prosjektkostnad under 15 mill. kr uavhengig av om dei er prioriterte i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden som Nasjonal transportplan omfattar eller ikkje. <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 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 eigne proposisjonar. Slike forskoteringar er omfatta av den fastsette fullmaktsramma.</p>
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	<p>Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar)</p>
St.prp. nr. 1 (1990–91) Omtale i proposisjonen	<p>Utleie av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leieinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltning og vedlikehald av eigedomen blir belasta. Vilkår om at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift</p>
St.prp. nr. 1 (1988–89) Omtale i proposisjonen	<p>I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.</p>
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	<p>Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom (50 mill. kr).</p>

Fullmakter som gjeld jernbaneformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i meldinga	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av jernbaneprojekt i Prop. 1 S frå 50 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. For prosjekt under terskelverdien har Jernbaneverket fleksibilitet når det gjeld oppstart og gjennomføring av prosjekt.
St.prp. nr. 1 (1993–94) og St.prp. nr. 76 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	For NSBs kjørevege blei spesifikasjonsgrensa for kjøp og feste av grunnareal heva til 50 mill. kr, slik at den samsvarer med grensa for omtale av enkelttiltak. Fullmaktene er vidareførte for Jernbaneverket, men er avgrensa til 30 mill. kr. Grunnareal skal i hovudsak kjøpast for å oppføre bygg, anlegg mv. Eit slikt kjøp vil inngå i totalkostnaden for prosjektet og vere ein del av ei investering (enkelttiltak) som det ikkje er nødvendig å omtale for Stortinget med mindre enkelttiltaket er over grensa på 50 mill. kr eller saken er av politisk og/eller prinsipiell interesse. Dersom det er problem med å gi eit samla kostnadsoverslag for heile prosjektet når grunnarealet blir kjøpt, er det ikkje nødvendig å leggje fram kjøpet for overordna myndigheit med mindre saken er av politisk og/eller prinsipiell interesse. Fullmakta gjeld dei tilfelle der Jernbaneverket kjøper grunnareal der hensikta ikkje er å oppføre bygg, anlegg mv. og feste av grunnareal og kjøp av fast eigedom.
St.prp. nr. 42 (1997–98)/ Innst. S. nr. 137 (1997–98) Jf. vedtak II nr. 3	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med jernbaneanlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringar i linja.
St.prp. nr. 1 (1993–94) Jf. vedtak VI nr. 9	Bidrag og tilskot til framande blir belasta NSBs kjørevegsdel og ført på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald, uavhengig av storleiken på beløpet. Vidareført for Jernbaneverket. NSB var i 1994 delt i en kjørevegsdel og en transportdel. Kjørevegsdelen ble seinare til Jernbaneverket. I St.prp. nr. 2 (1996–97) var det lagt opp til at «de fullmaktene som gjelder kjørevegen og som er felles for kjørevegen og trafikkdelen overføres til Jernbaneverket i den utstrekning de er relevante».
St.prp. nr. 80 (1992–93)/ Innst. S. nr. 205 (1992–93) Omtale i proposisjonen	NSB fekk fullmakt til i samband med anleggsdrift å godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøpet av eigedomen blei gjennomført. Vilkår er at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget blir gjort opp. Vidareført for Jernbaneverket
St.prp. nr. 47 (1991–92)/ Innst. S. nr. 96 (1991–92) Jf. vedtak II nr. 1	NSB fekk fullmakt til å nettopostere med inntil 3 mill. kr på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald, ved utskifting/sal av utstyr. Vidareført for Jernbaneverket

Bestilling av publikasjoner

Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: www.publikasjoner.dep.no

E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Privat sektor:

Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub

E-post: offpub@fagbokforlaget.no

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Aurskog AS – 10/2015

