



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2024**

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354, 5611, 5619 og 5672





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2024**

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354, 5611, 5619 og 5672



# Innhold

<b>Del I</b>	<b>Innleiing</b> .....	9	Kap. 1321 Nye Veier AS .....	97
<b>1</b>	<b>Mål og hovudprioriteringar</b> .....	11	Kap. 1323 Vegtilsynet .....	99
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken .....	11	Andre veisaker .....	99
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet for 2024 .....	12	Nærmere om investeringsprogrammet .....	103
<b>2</b>	<b>Oppmodingsvedtak</b> .....	16	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i> .....	122
2.1	Oppfølging av oppmodingsvedtak ..	16	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak .....	123
2.2	Stortingssesjonen 2022–2023 .....	18	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak .....	126
2.3	Stortingssesjonen 2021–2022 .....	24	Kap. 1332 Transport i byområder mv. ....	127
2.4	Stortingssesjonen 2020–2021 .....	31	Byomtaler – byvekstavtaler .....	132
2.5	Stortingssesjonen 2019–2020 .....	35	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i> .....	146
2.6	Stortingssesjonen 2018–2019 .....	36	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet .....	165
<b>3</b>	<b>Oversikt over budsjettforslaget mv.</b> .....	37	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet .....	180
3.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel .....	37	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn .....	181
3.2	Bruk av stikkordet «kan overførast» .....	40	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn .....	182
3.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2023 .....	41	Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS .....	182
<b>Del II</b>	<b>Nærmere omtale av bevilgningsforslagene</b> .....	43	Kap. 5672 Bane NOR SF – utbytte .....	182
<b>4</b>	<b>Nærmere omtale av bevilgningsforslagene</b> .....	45	<b>Programområde 22 Posttjenester</b> .....	183
<b>Programområde 21 Innenlands transport</b> .....	45	<i>Programkategori 22.10 Posttjenester</i> .....	183	
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i> ..	45	Kap. 1370 Posttjenester .....	184	
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet .....	46	<b>Del III</b>	<b>Omtale av særlege tema</b> .....	187
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....	49	<b>5</b>	<b>Klima og miljø</b> .....	189
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....	50	5.1	Klima .....	189
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i> .....	53	5.1.1	Noregs klimamål .....	189
Kap. 1310 Flytransport .....	60	5.1.2	Utviklinga av klimagassutsleppa frå transportsektoren .....	190
Kap. 1313 Luftfartstilsynet .....	61	5.1.3	Verkemiddel for å redusere utsleppa frå transportsektoren ....	191
Kap. 4313 Luftfartstilsynet .....	62	5.1.4	Infrastruktur for alternative drivstoff .....	194
Kap. 1314 Statens havarikommisjon .....	62	5.1.5	Nullutsleppskeyretøy .....	194
Kap. 4312 Avinor AS .....	63	5.1.6	Null- og lågutsleppsfly .....	195
Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS .....	63	5.2	Naturmangfald .....	195
Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS .....	64	5.3	Naturressursar .....	196
<i>Programkategori 21.30 Veiformål</i> .....	65	5.4	Lokal luftforureining og støy .....	196
Kap. 1320 Statens vegvesen .....	85	<b>6</b>	<b>Oppfølging av FNs berekraftsmål</b> .....	198
Kap. 4320 Statens vegvesen .....	95	<b>7</b>	<b>Samfunnstryggleik</b> .....	201
		7.1	Totalforsvaret .....	202
		7.2	Implementering av tryggingslova ..	202
		7.3	Digital tryggleik .....	203
		7.4	Klimatilpassing .....	203
		7.5	Andre saker .....	204

<b>8</b>	<b>Samferdsel og kommune- sektoren</b> .....	205
8.1	Ansvar, oppgaver og finansiering ..	205
8.2	Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport .....	206
<b>9</b>	<b>Likestilling i transport- sektoren</b> .....	209

<b>10</b>	<b>Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verk- semder</b> .....	218
	<b>Forslag</b> .....	221
	<b>Vedlegg</b>	
1	Fullmakter .....	229

## Tabelloversikt

Tabell 1.1	Utgifter fordelte på program- kategoriar .....	12	Tabell 4.14	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 .....	135
Tabell 2.1	Oversikt over oppmodings- vedtak ordna etter sesjon og nummer .....	16	Tabell 4.15	Fornebubanen .....	136
Tabell 3.1	Endring i utgifter fordelt på kapittel .....	41	Tabell 4.16	Hovedindikator (byindeks) i Bergens-området .....	137
Tabell 3.2	Endring i inntekter fordelt på kapittel .....	42	Tabell 4.17	Supplerende indikatorer i Bergens-området .....	137
Tabell 4.1	Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2022 .....	74	Tabell 4.18	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 .....	138
Tabell 4.2	Strekninger med prosjekt- kostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2022 .....	74	Tabell 4.19	Hovedindikator (byindeks) i Trondheims-området .....	139
Tabell 4.3	Anslåtte virkninger av budsjett- forslaget 2024 .....	84	Tabell 4.20	Supplerende indikatorer i Trondheims-området .....	140
Tabell 4.4	Bindinger i riksvei- investeringene .....	86	Tabell 4.21	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 .....	141
Tabell 4.5	Anslått fordeling av riksvei- investeringer for Statens vegvesen .....	91	Tabell 4.22	Metrobuss .....	142
Tabell 4.6	Fylkesfordeling av rente- kompensasjon .....	93	Tabell 4.23	Hovedindikator (byindeks) på Nord-Jæren .....	142
Tabell 4.7	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger .....	101	Tabell 4.24	Supplerende indikatorer på Nord-Jæren .....	143
Tabell 4.8	Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønnings- avtaler i de ni største byområdene .....	128	Tabell 4.25	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 .....	144
Tabell 4.9	Tilskudd til byområder over post 66 .....	129	Tabell 4.26	Bussveien .....	145
Tabell 4.10	Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønnings- avtale (prosent) .....	130	Tabell 4.27	Direkte klimagassutslipp fra jernbanetraffikk .....	149
Tabell 4.11	Belønningsavtaler i 2024 .....	131	Tabell 4.28	Persontransport med tog på ulike togtyper 2022 .....	154
Tabell 4.12	Hovedindikator (byindeks) i Oslo-området .....	134	Tabell 4.29	Effektpakker realisert helt eller delvis i 2022 – endring i gjennomsnittlig reisetid .....	155
Tabell 4.13	Supplerende indikatorer i Oslo-området .....	134	Tabell 4.30	Mål og resultater for drifts- stabilitet i 2022 .....	156
			Tabell 4.31	Tilgjengelige og universelt utformede stasjoner og stasjoner med assistansetjenester .....	158
			Tabell 4.32	Jernbanedirektoratets kunde- tilfredshetsundersøkelse .....	159
			Tabell 4.33	Bane NORs kundetilfredshets- undersøkelse: person- og gods- togselskapene .....	159
			Tabell 4.34	Store jernbaneprosjekter .....	172

Tabell 4.35	Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester .....	185	Tabell 9.5	Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....	213
Tabell 5.1	Direkte og indirekte utslepp for vegprosjekt med moglege anleggsstart i 2024 i tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalentar .....	191	Tabell 9.6	Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....	214
Tabell 5.2	Del nullutslepp godsbilar i dei største bysentra .....	195	Tabell 9.7	Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....	215
Tabell 8.1	Fylkeskommunale utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2022 .....	207	Tabell 9.8	Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....	216
Tabell 9.1	Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner ..	210	Tabell 9.9	Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....	217
Tabell 9.2	Legemeldt sjukefråvær i prosent .....	210			
Tabell 9.3	Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn ..	211			
Tabell 9.4	Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn .....	212			

## Figuroversikt

Figur 4.1	Passasjerer ved norske lufthavner 2012–2022 .....	54	Figur 4.7	Persontrafikk med tog 2013–2022 .....	154
Figur 4.2	Antall flybevegelser ved norske lufthavner 2012–2022 .....	55	Figur 4.8	Godstrafikk med tog 2013–2022 .....	156
Figur 4.3	Antall førstegangsregistrerte personbilar 2013–2022 etter drivstofftype .....	68	Figur 4.9	Utvikling i punktlighet for person- og godstog 2013–2022 ....	157
Figur 4.4	Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og ambisjon for utviklingen frem til 2030 .....	71	Figur 5.1	Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2012–2022 etter utsleppskjelde .....	190
Figur 4.5	Transportkorridorene for riksveinettet .....	104	Figur 5.2	Registrerte køyretøy, etter statistikkvariabel, drivstofftype og år .....	194
Figur 4.6	Antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanelinettet 2013–2022 .....	151	Figur 8.1	Kollektivtransport i heile landet ..	208
			Figur 8.2	Kollektivtransport i dei fire største byområda .....	208







DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2024**

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354, 5611, 5619 og 5672

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 21. september 2023,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*



*Del I*  
*Innleiing*



# 1 Mål og hovudprioriteringar

## 1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Vegar, jernbane, kollektivtilbodet, ferjer, kystruta, flyplassar og posttenester bind Noreg saman og er avgjerande for busetnad og arbeidsplassar i heile landet. Auka framkome og betre tryggleik ligg til grunn for regjeringas samferdselspolitikk, slik at folk og varer kjem raskt og trygt fram.

Regjeringa meiner at utbygging av infrastruktur må underleggjast politisk styring og offentleg eigarskap. Det offentlege må sørge for god infrastruktur som skaper levande lokalmiljø og legg grunnlaget for lønnsame arbeidsplassar i heile Noreg. Behova til industrien og regjeringa sitt arbeid for å auke eksporten er òg viktig i denne samanhengen. Framtidas transportsektor må vere klimavennleg, og klimagassutsleppa skal reduserast.

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er: *Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050*. Dette overordna målet ligg fast for samferdselspolitikken til regjeringa. Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i måla i Nasjonal transportplan 2022–2033:

- meir for pengane
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyljing av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepne og hardt skadde
- enklare reisekvadag og auka konkurransevne for næringslivet.

Regjeringa bidreg til å følgje opp FN's berekraftsmål retta mot transportsektoren gjennom oppfølginga av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Regjeringa skal leggje fram meldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036 våren 2024. Det vil i dei nærmaste åra vere mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekt på riksveg og jernbane enn det som følgjer av Nasjonal transportplan 2022–2033, som la opp til ein betydeleg vekst i samferdselsinvesteringane i planperioden. Nasjonal transportplan 2025–2036 skal vere oppdatert og tilpassa Noregs framtidige

transportbehov, samtidig som dei økonomiske rammene er tilpassa ei framtid med forventningar om auka behov i andre sektorar. Regjeringa vil i meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 gi ei heilskapleg vurdering av prioriteringane i sektoren.

Regjeringa prioriterer gratis ferjer i ferjesamband med under 100 000 passasjerar i året og til øyer og samfunn utan alternative vegsamband for å redusere avstandsulemper og høge transportkostnader i distrikta. Vidare prioriterer regjeringa lågare ferjetakstar og forbetra flyrutetilbod med halvering av maksimaltakstane på billetter omfatta av det statlege anbodet.

Regjeringa prioriterer eit sikkert og framkommeleg vegnett i heile landet. Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken ligg til grunn i arbeidet for å nå ambisjonen om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030.

Vidare prioriterer regjeringa å fullføre tiltak som er sett i gang og som vil gi et betre togtilbod. Dette inkluderer m.a. InterCity-prosjekta til Tønsberg, Moss og Hamar. Signal- og trafikkkstyringsystemet ERTMS er eit viktig prosjekt for tryggleik og samtrafikk på jernbana. Statens kjøp av persontransport med tog skal vere tilpassa dei langsiktige effektane av koronapandemien og auka kostnader for togselskapa.

Internasjonalt har effekten koronapandemien og krig i Europa hadde på prisutviklinga, no minka. Marknadsbalansen for viktige innsatsfaktorar som stål, energi (straum og diesel) og trevirke, ser ut til å vere retta opp att, sjølv om prisane på nokre innsatsfaktorar framleis held seg på eit høgt nivå. Det er ikkje lenger merkbar leveringsproblem i marknaden. Ein meir stabil marknad er venta å ha ein positiv effekt m.a. for å gjennomføre investeringsprosjekta og drift og vedlikehald.

Hovudmålet for regjeringas politikk i byområda er nullvekst i persontransporten med bil. Nullvekstmålet ligg til grunn for byvekstavgiftane som er gjensidig forpliktande avtalar mellom staten, fylkeskommunar og kommunar. For å nå måla er det føresett ei satsing på kollektivtransport og tiltak for syklistar og gåande som gir

trygge og effektive løysingar for desse, og ein arealpolitikk som reduserer transportbehovet.

Luftfarten er ein sentral del av det norske transportnettet. Regjeringa la i januar 2023 fram Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*. Meldinga gir ein heilskapleg gjennomgang av regjeringa sin politikk med mål, verkemiddel og tiltak for ein berekraftig luftfart i klima- og miljømessig, sosial, geografisk og økonomisk forstand.

Formålet med staten sitt kjøp av sjøtransporttenester frå Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS er å sikre eit dagleg tilbod heile året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisande og godstransport nord for Tromsø.

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

## 1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2024

Tabell 1.1 Utgifter fordelte på programkategoriar

(i 1 000 kr)					
Kat.	Nemning	Rekneskap 2022	Saldert budsjett 2023	Budsjettets stilling pr 1. halvår	Forslag 2024
21.10	Administrasjon m.m.	447 313	496 900	506 390	488 800
21.20	Luftfartsformål	1 281 366	2 978 700	2 499 333	5 226 400
21.30	Vegformål	40 689 321	39 784 300	42 255 762	43 074 500
21.40	Særskilde transporttiltak	5 810 155	6 983 100	6 832 567	8 218 800
21.50	Jernbaneformål	33 107 071	31 453 600	32 261 224	32 306 300
Sum programområde 21		81 335 226	81 696 600	84 355 276	89 314 800
22.10	Posttenester	945 642	1 260 600	1 366 600	1 680 600
Sum programområde 22		945 642	1 260 600	1 366 600	1 680 600

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- forbetra flyrutetilbod
- utbygging av riksvegar
- byvekst- og belønningsavtalar.

Det er foreslått å løyve 89,6 mrd. kr til formål under Nasjonal transportplan. Det inneber ein reell auke på 1,1 mrd. kr frå saldert budsjett 2023. Formål under Nasjonal transportplan inkluderer òg den ikkje-avgiftsfinansierte delen av verksemda til Kystverket og delar av rammetilskotet til fylkeskommunane (opprusting og fornying av fylkesvegnettet, kompensasjon for å følgje opp forskrift om tunnelsikkerheit og ras- og skredsi-kringstiltak på fylkesveg).

Regjeringa foreslår 1,9 mrd. kr til forbetra flyrutetilbod på FOT-rutene i Nord- og Sør-Norge. Forslaget inneber ei halvering av maksimaltak-

stane på billettar, fleire ruter og meir kapasitet i dei nye kontraktane som startar opp i 2024.

Regjeringa foreslår 20,7 mrd. kr til investeringar på riksveg, m.a. til utbygging av nye riksvegar i regi av Statens vegvesen og Nye Veier AS. I statsbudsjettet for 2023 sette regjeringa fleire vegprosjekt på vent, men varsla samstundes at vidare framdrift i prosjekta skulle bli vurdert fram mot statsbudsjettet for 2024. Regjeringa legg med budsjettforslaget for 2024 opp til å starte desse prosjekta:

- E6 Megården–Sommerset i Nordland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus.

På Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle i Vestland held dei førebunde arbeida fram.

Med budsjettforslaget er det gjort overslag om at vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet samla sett blir redusert med om lag 100 mill. kr.

Regjeringa vidarefører satsinga på attraktive og klimavennlege byar med god framkome og betre kollektivtilbod gjennom byvekst- og belønningsavtalane. I 2024 prioriterer regjeringa å følgje opp inngåtte byvekstavtalar for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Regjeringa prioriterer òg midlar til auka statleg bidrag til dei store kollektivprosjekta som no blir bygd. Det er sett av midlar i 2024 til å følgje opp framforhandla forslag til ny byvekstavgift for Tromsø, og til å forhandle om nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

Regjeringas forslag dekkjer utgifter etter ekstremværet *Hans*. Dette omfattar mindre utbetringar av riksvegnettet, vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen, ei mellombels tilskotsordning til godstogselskap og kompensasjon i samsvar med trafikkavtalane til operatørar av persontransport med tog. Randklev bru skal byggjast opp att slik at Dovrebanen er tilbake i full drift så raskt som mogeleg.

Regjeringa prioriterer rasjonell framdrift i igangsette prosjekt og tiltak. Det er m.a. foreslått 17,4 mrd. kr til investeringar i jernbana og 2,9 mrd. kr til planlegging og bygging av nye lufthamner i Bodø og ved Mo i Rana, begge i Nordland.

Det er foreslått 384 mill. kr til å vidareføre ordningane med gratis ferjer og halverte takstar på riks- og fylkesvegferjene samanlikna med takstnivået 1. januar 2021. Delar av midlane blir løyvd over rammetilskotet til fylkeskommunar.

Regjeringa foreslår 150 mill. kr til teknologiutvikling i Statens vegvesen og vidareutvikling av Entur AS' sals- og billetteringsplattform. Dette skal bidra til betre digitale tenester langs vegnettet og for dei kollektivreisande.

#### Nærare om budsjettforslaget

##### *Administrasjon, forskning og utvikling*

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 488,8 mill. kr.

Det er foreslått 301,7 mill. kr på Samferdselsdepartementets budsjett over kap. 1300. Forslaget omfattar drift av departementet, kontingentar til internasjonale organisasjonar og tilskot til trafikktryggleiksformål.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiingar over kap. 1301. Her er det samla foreslått å løyve 187,1 mill. kr. Løyvinga

vil i hovudsak gå til samferdselsforskning, som blir fordelt til program i Norges forskningsråd innanfor energi, transport og lågutslepp og til ordninga Pilot-T. Til tilskotsordninga til pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar blir det foreslått 30 mill. kr.

##### *Luftfartsformål*

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 5 226,4 mill. kr.

Det er foreslått 1 934,6 mill. kr til kjøp av innlandske flyruter, som er over ei dobling frå saldert budsjett 2023. I forslaget til løyving er det tatt høgde for oppstart av ny avtaleperiode i det statlege kjøpet av flyruter (FOT-ruter) med halverte maksimaltakstar på billetter, nye ruter og auka kapasitet.

Til ny lufthamn ved Mo i Rana og flytting av Bodø lufthamn er det foreslått eit tilskot til Avinor på i alt 2 887,3 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 305,5 mill. kr.

Til Statens havarikommisjon er det foreslått å løyve 99 mill. kr. Frå 1. januar 2024 skal Statens havarikommisjon gjennomføre undersøkingar av ulykker og hendingar som kan oppstå innanfor romaktiviteter og på tivoli- og taubaneområdet.

##### *Vegformål*

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 43 074,5 mill. kr.

Det er foreslått 36 546,4 mill. kr til Statens vegvesen og 6 507,7 mill. kr til Nye Veier AS. I den foreslåtte løyvinga til Statens vegvesen inngår òg midlar til å utbetre skadar etter ekstremværet *Hans*.

Det er sett av 100 mill. kr til å styrkje digitalisering og teknologiutvikling i Statens vegvesen. Midlane vil m.a. nyttast til førebyggjande skredkontroll, betre føreseielegheit og auka framkome på fjellovergangar og til drift, vidareutvikling og nødvendig vedlikehald av IT-system.

Det er foreslått 9 720,7 mill. kr til drift og vedlikehald av riksvegar over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kjem midlar til drift og vedlikehald i det årlege bidraget til Nye Veier AS og til OPS-prosjekt. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått 2 429,6 mill. kr.

Til investering i riksvegar er det i alt foreslått å løyve 20,7 mrd. kr. Det er sett av 14,2 mrd. kr på Statens vegvesens investeringspostar og 6,5 mrd. kr til Nye Veier, som i hovudsak driv utbyggings-

aktivitet. I tillegg kjem om lag 14,8 mrd. kr i bompengefinansiering til riksveginvesteringar.

Av prosjekta med kostnad over 1 mrd. kr er det venta at E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka–Smeaheia blir opna for trafikk i 2024.

Det er lagt opp til rasjonell framdrift i igangsette prosjekt. I tillegg er det sett av midlar til å starte opp prosjekta:

- E6 Megården–Sommerset i Nordland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland.
- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus

Oppstart av prosjekta føreset at Stortinget sluttar seg til forslag om kostnadsramme for prosjekta og til delvis bompengefinansiering av E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 og E134 Røldal–Seljestad. Det er vidare prioritert midlar til førebuarde arbeid på Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle i Vestland.

Nye Veier har førebels lagt opp til å starte anleggsarbeid for desse prosjekta:

- E6 Berkåk–Vindåsliene som er eit delprosjekt på E6 Negård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag
- E6 Roterud–Storhove som er eit delprosjekt på E6 Moelv–Øyer i Innlandet
- utbetringstiltaket Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland
- utbetringstiltaka Stuguflåten–Raudstøl og Veblungsnes på E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 3 284 mill. kr. På sambandet rv. 85 Bognes–Lødingen aukar talet på avgangar når ny driftskontrakt startar opp 1. januar 2024. Vidare omfattar løyvinga ei vidareføring av ordninga med gratis ferje til samfunn utan vegsamband til fastlandet og i ferjesamband med under 100 000 passasjerar i året. Det er òg sett av midlar til å vidareføre ferjetakstar som er 50 pst. lågare enn takstane var 1. januar 2021.

Det er over Statens vegvesens budsjett foreslått i alt 837,3 mill. kr til tilskotsordningar som er retta mot fylkeskommunane og kommunane.

Tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda blir foreslått løyvd med 740 mill. kr. Løyvinga er fordelt med 562 mill. kr til å vidareføre den opphavlege tilskotsordninga som blei innført i 2017, 58 mill. kr til å vidareføre fritak i innkrevjinga på sidevegsbommar i prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet og 120 mill. kr for å vidareføre prøveordninga med fritak på sideveg og halv takst på hovudveg for prosjektet rv. 3/25

Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Det er foreslått å løyve 20,4 mill. kr til Vegtilsynet.

#### *Særskilde transporttiltak*

Det er foreslått eit samla budsjett på 8 218,8 mill. kr til særskilde transporttiltak.

Det er foreslått å løyve 6 449,4 mill. kr til transport i byområde mv. Forslaget er fordelt med 2 571,5 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt og 3 877,9 mill. kr i andre tilskot til byområda. Regjeringa prioriterer m.a. midlar til auka statleg bidrag til dei store kollektivprosjekta som no blir bygde. Det er vidare sett av midlar til å følgje opp framforhandla forslag til byvekstavtale for Tromsø, og til å forhandle om nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. For Buskerudbyen og Grenland blir belønningsavtalane vidareførte.

Det er lagt til grunn denne fordelinga av tilskotet til dei store kollektivprosjekta i 2024, som inkluderer auka statleg bidrag:

- 1 639 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 126 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 807 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Andre tilskot til byområda er fordelt med:

- 407 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda
- 1 568 mill. kr til belønningsmidlar til byvekstavtalar
- 349 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk
- 1 037 mill. kr til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod i dei fire største byområda
- 58 mill. kr til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren
- 428 mill. kr til mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg i byvekstavtalar
- 31 mill. kr i tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av byvekstavtalane.

Det er òg sett av i alt om lag 1,1 mrd. kr til mindre investeringstiltak over veg- og jernbanebudsjettet for å følgje opp byvekstavtalar. Midlane over vegbudsjettet vil gå til å byggje samanhengande sykkelvegnett og tiltak for betre framkome for kollektivtransporten, medan midlane på jernbanebudsjettet vil gå til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbana.



Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 337,4 mill. kr. Vidare er det foreslått å løyve 138,1 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering. Det er prioritert ein auke på 50 mill. kr som m.a. skal bidra til at Entur AS og kollektivsektoren betre blir sett i stand til å ta tak i utfordringar og moglegheiter på området saumlaus mobilitet. Vidare er det foreslått 21,3 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS og 32,3 mill. kr til auka samarbeid om data mellom transportverksemdene underlagt Samferdselsdepartementet.

Til avtalane med Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått 1 240,3 mill. kr som blir fordelt til selskapa i samsvar med inngåtte avtalar.

#### *Jernbaneformål*

Det er foreslått å løyve 32 306,3 mill. kr til jernbaneformål.

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 32 196,6 mill. kr. Løyvinga dekkjer i hovudsak kjøp av tenester frå Bane NOR SF for drift og vedlikehald, planlegging og investeringar i jernbaneinfrastruktur og kjøp av persontransporttenester med tog. Vidare dekkjer løyvinga drift av Jernbanedirektoratet, inkl. utgreiingsoppgåver, tilskot til togmateriell, tilskot til overføring av gods frå veg til jernbane og tilskot til kulturminne i jernbanesektoren. I løyvingsforslaget inngår òg midlar til opprydding og utbetring av skadar etter ekstremværet *Hans*. Randklev bru skal byggjast opp att slik at Dovrebanen er tilbake i full drift så raskt som mogeleg. Regjeringa foreslår òg ei mellomtids tilskotsordning til godstogselskap og har vidare sett av kompensasjon til persontogoperatørane som følgje av ekstremværet.

Det er foreslått å løyve 17 366,1 mill. kr til investering og planlegging av jernbaneinfrastruktur. Løyvinga skal sikre rasjonell framdrift i dei store igangsette prosjekta på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen, som skal gi eit betre tilbod ved fleire avgangar og raskare tog. Utbygginga av nytt signal- og tryggingssystem på jernbanelinnet (ERTMS) og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen held fram.

På Vossebana mellom Arna og Bergen er det anslått å bruke 0,5 mrd. kr til utbygging av samanhengande dobbeltspor på strekninga. Dette inkluderer modernisering av Nygårdstangen godsterminal. Dette vil gi eit betre togtilbod med fleire avgangar for lokaltoga i Bergen og auka kapasitet for godstrafikken. For å leggje til rette for et meir attraktivt togtilbod på Austlandet er det anslått å bruke 0,5 mrd. kr på nødvendige infrastrukturtiltak på strekningane mellom Oslo og Ski og Spikkestad og Lillestrøm for å leggje til rette for tilbodsbetringar.

Det er foreslått å løyve 8 630,1 mill. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Løyvinga skal bidra til å nå måla om ein sikker og tilgjengeleg infrastruktur.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve 5 368,8 mill. kr. Regjeringa prioriterer i 2024 m.a. eit betre togtilbod med innføring av timesfrekvens til og frå Gjøvik og kvartersavgangar mellom Arna og Bergen. Det skal bli ei meir komfortabel reiseoppleving ved innfasing av midtlivsoppgraderte togsett type 72.

Det er foreslått å løyve 39,4 mill. kr til tilskot til kulturminne i jernbanesektoren for betre å ta vare på historisk togmateriell.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 109,7 mill. kr. Løyvinga skal dekkje nye oppgåver, m.a. godkjenning av tog som må byggjast om i samband med utrullinga av signal- og tryggingssystemet ERTMS.

#### *Posttenester*

Til kjøp av posttenester er det foreslått å løyve 1 680,6 mill. kr.

Løyvinga omfattar 1 490 mill. kr til statleg kjøp av posttenester frå Posten Bring AS, ein auke på 40 pst. frå saldert budsjett 2023. Til avisomdeling i delar av landet der det ikkje er kommersielle avisbodnett er det sett av 63 mill. kr til kontrakten med Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på laurdagar, og 127,4 mill. kr til kjøp av avisomdeling på vekedagar etter kontrakt med Posten Bring.

## 2 Oppmodingsvedtak

### 2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 2.1 gir ein oversikt over oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikten omfattar alle vedtaka frå stortingssesjonen 2022–2023 og dei vedtaka frå tidlegare stortingssesjonar som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst.

186 S (2022–2023) meinte ikkje var kvitterte ut. I tabellen går det fram om Samferdselsdepartementet no legg opp til å avslutte rapporteringa av oppmodingsvedtaket eller om departementet òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2025.

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2022–2023	71		Vurdere korleis regelverket for autonome køyretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling	Nei
2022–2023	72		Foreslå varierte strekningar som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring	Nei
2022–2023	73		Vurdere korleis kompleksiteten i testinga av autonome køyretøy kan aukast og tilpassast godkjenningprosedyren for testane	Nei
2022–2023	74		Endre regelverket slik at autonome køyretøy kan køyre i normal trafikk og i normal hastigheit på delar av vegnettet	Nei
2022–2023	77		Etablere mellombels bru ved Tretten	Ja
2022–2023	84		Gjeninnføre plikta til å vere tilknytt ein drosjesentral og driveplikt og talavgrensing i drosjenæringa	Nei
2022–2023	94		Nullutsleppskrav til all løyvebasert verksemd	Nei
2022–2023	96		Null- og lågutsleppskrav i det komande FOT-kjøpet	Ja
2022–2023	104		Vidareføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkasset som eit fellesprosjekt	Nei
2022–2023	105		Vidareføre maksimal bompengetakst for lette nullutsleppskøyretøy på inntil 70 pst. av ordinær takst	Ja
2022–2023	107		Forhandlingar om byvekstavtale med Kristiansandsregionen og Nedre Glomma	Ja
2022–2023	115		Framskunde kravet om nullutslepp i offentlege kjøp av bybussar	Ja
2022–2023	116		Innfase null- og lågutsleppsfly på FOT-rutene	Ja
2022–2023	117		Pilot/utviklingskontrakt for å innfase null- og lågutsleppsfly for ei eigna rute	Nei

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodningsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2022–2023	119		Endre kriteriet for tilskot på kap. 1301, post 70 og greie ut korleis omfanget av «utsleppsfrie anleggsplassar» kan aukast	Ja
2022–2023	121		Ta opp att forhandlingane om byvekstavtale med Tromsø	Ja
2022–2023	464		Ettermontering av kontaktklaus kortbetaling på ladeinfrastruktur	Nei
2022–2023	634		Plan for å handtere FOT-rutene viss det ikkje blir mogeleg å erstatte dagens rute-fly	Nei
2022–2023	675		Greie ut om nokre offentlege ferjesamband kan driftast på biogass	Ja
2022–2023	755		Plan for å redusere vedlikehaldsetterslepet på riks- og fylkesveggar	Nei
2022–2023	827		Oppdatere kostnader for å innføre nullutsleppsferjer og -hurtigbåter	Nei
2022–2023	935		Automatisk trafikkontroll der fartsgrensa er sett ned av omsyn til luft- eller støyforureining	Nei
2021–2022	35	1	Basere anbod i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutsleppsteknologi	Ja
2021–2022	35	14	Etablere nasjonal ordning med miljørabatt for el-varebil ved bompaseringar	Ja
2021–2022	466		Følgje opp skredfaktormodellen og vurdere alle relevante prosjekt på to sikringsnivå	Nei
2021–2022	467		Innovasjonsprogram for skredsikring	Ja
2021–2022	469		Insentivordning for førebyggjande skredkontrollanlegg og varslingssystem	Ja
2021–2022	470		Heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar for riks- og fylkesvegnettet	Nei
2021–2022	541		Låg- og nullutsleppsteknologi i anboda på kortbanenetnet	Ja
2021–2022	542		Foreslå verkemiddel for å redusere utsleppa frå luftfarten	Ja
2021–2022	543		Senter for klimanøytral regional luftfart	Ja
2021–2022	553		Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi	Nei
2021–2022	709		Forsøksprosjekt med nullutsleppsteknologi på dieselbaserte banestrekningar	Nei
2021–2022	757		Obligatorisk takstfritak for biogasskøyretøy på strekningar finansierte av bompengar	Ja

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodningsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtaks nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2021–2022	839		Vidareføre tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstvtalar	Ja
2021–2022	842		Nullutslepp eller biogass i alle nye anbod for ferjer og fossilfritt i nye anbod for hurtigbåtar	Ja
2020–2021	589		Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi	Ja
2020–2021	800		Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir	Nei
2020–2021	960		Medisinsk grunna dispensasjon etter førarkort-regelverket for svaksynte	Nei
2020–2021	1065		Mobil- og internettdekking i alle nye riksvegprosjekt	Ja
2020–2021	1098		Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området	Nei
2020–2021	1210		Evaluere lov om utleige av små elektriske køyretøy på offentleg grunn	Ja
2020–2021	1233		Innarbeide universell utforming av samferdselssektoren som eit overordna mål i all transportplanlegging	Nei
2020–2021	1242		Informasjonsskilt langs vegane	Ja
2019–2020	435		Digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transportar og kabotasjeturar i Noreg	Ja
2018–2019	345		Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregelverket	Ja

## 2.2 Stortingssesjonen 2022–2023

Vurdere korleis regelverket for autonome køyretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling

Vedtaks nr. 71, 29. november 2022

*«Stortinget ber regjeringa vurdere hvordan regelverket for testing av autonome kjøretøy bedre kan bidra til teknologi- og industriutvikling i Norge.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet ga i tildelingsbrevet for statsbudsjettet for 2023 Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en plan for oppfølging av anmodningsvedtak 71, 72, 73 og 74 av 29. november 2022. Statens vegvesen foreslår i planen bl.a. å utarbeide en nasjonal strategi for å innføre automatisert transport i Norge, sørge for utstrakt involvering av berørte aktører, herunder i en formalisert samarbeidsarena, og å videreutvikle rammeverket og veiledningen for utprøving av nye teknologier og forretningsmodeller. I planen settes også anmodningsvedtakene i sammenheng med allerede pågående prosjekter med høy kompleksitet, og som bidrar til et bredt samarbeid med industri, FoUI, samt det pågående internasjonale og nasjonale regelverksarbeidet på området.

Samferdselsdepartementet vil følge opp dette arbeidet i styringsdialogen med Statens vegvesen og komme tilbake til saken på en egnet måte.

Foreslå varierte strekningar som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring

Vedtak nr. 72, 29. november 2022

*«Stortinget ber regjeringen sikre at det i samarbeid med industrien foreslås varierte strekninger som kan forhåndsgodkjennes for autonom kjøring.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr.71 av 29. november 2022.

Vurdere korleis kompleksiteten i testinga av autonome køyretøy kan aukast og tilpassast godkjeningsprosedyren for testane

Vedtak nr. 73, 29. november 2022

*«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasses godkjeningsprosedyren for testene.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Endre regelverket slik at autonome køyretøy kan køyre i normal trafikk og i normal hastighet på delar av vegnettet

Vedtak nr. 74, 29. november 2022

*«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene

Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2002–2023).

Det vises omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Etablere mellombels bru ved Tretten

Vedtak nr. 77, 1. desember 2022

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at det snarest mulig blir etablert en midlertidig bru ved Tretten, herunder sørge for at de relevante statsetatene hastebehandler søknadene om nødvendige tillatelser og godkjenninger.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å be regjeringen snarest mulig å etablere en midlertidig bru ved Tretten, jf. Dokument 8:17 (2022–2023) og Innst. 66 S (2022–2023).

Innlandet fylkeskommune er veieier og var byggherre for arbeidet med å sette opp midlertidig bru på Tretten på fv. 254 i Øyer kommune etter at brua kollapset 15. august 2022. Fylkeskommunen måtte søke om nødvendige tillatelser for arbeid i og ved Gudbrandsdalslågen, både hos Statsforvalteren i Innlandet og hos NVE. Disse ble innvilget henholdsvis i oktober og november 2022. Den midlertidige brua åpnet 30. juni 2023.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Gjeninnføre plikta til å vere tilknytt ein drosjesentral og driveplikt og talavgrensing i drosjenæringa

Vedtak nr. 84, 1. desember 2022

*«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) Nasjonalbudsjettet 2023, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Våren 2022 oppnevnte regjeringen et offentlig utvalg (Drosjeutvalget) som skal foreta en helhetlig vurdering av drosjereguleringen. Utvalget leverte en delutredning 30. juni 2023. I delutred-

ningen, NOU 2023: 22 *På vei mot en bedre regulert drosjenæring*, foreslår Drosjeutvalget bl.a. å innføre plikt for løyvehavere til å være tilknyttet drosjesentral samt pålegge sentralene konkrete plikter for å ivareta viktige samfunnshensyn som hvit økonomi, forbrukerhensyn og et tilfredsstillende drosjetilbud til personer med nedsatt funksjonsevne. NOU 2023: 22 har vært på høring med høringsfrist 11. september 2023. Samferdselsdepartementet følger opp forslagene og høringsinnspillene og arbeider med sikte på å legge frem en proposisjon for Stortinget med krav om sentraltilknytningsplikt.

Utvalget skal i delutredning II identifisere tiltak som sikrer et godt drosjetilbud i hele landet, herunder vurderinger knyttet til driveplikt og antallsregulering. Videre skal utvalget vurdere krav for å sikre en seriøs drosjenæring, trygghet for kundene, gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere samt tiltak for å sikre kontroll og tilsyn med næringen.

Samferdselsdepartementet vil følge opp dette arbeidet og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Nullutslippskrav til all løyvebasert verksemd

*Vedtak nr. 94, 1. desember 2022*

*«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 5 av 28. mars 2023 Statens vegvesen i oppdrag å utrede om det er mulig, og hensiktsmessig, å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn.

Departementet har innført krav til offentlige anskaffelser av personbiler, varebiler og bybusser i en egen forskrift. For ferjer og hurtigbåter er det utarbeidet forslag til ny forskrift med nullutslippskrav som ble sendt på høring med frist 1. oktober 2023. Disse kravene vil i stor grad gjelde løyvepliktig transport.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Null- og lågutslepps krav i det komande FOT-kjøpet  
*Vedtak nr. 96, 1. desember 2022*

*«Stortinget ber regjeringen se på mulige tiltak for tilrettelegging for innfasing av null- og lavutslippsfly i den førstkommande FOT-anskaffelsen som lyses ut i 2023, med avtaleoppstart 1. april 2024.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har i konkurransegrunnlag og kontrakt for FOT-anskaffelsen med avtaleoppstart 1. april 2024 satt krav til klima/miljø. Ettersom egnede null- og lavutslippsfly ikke vil være tilgjengelig til avtaleoppstart i 2024, er tiltakene rettet mot å klargjøre ønsket retning fra myndighetenes side og gi oppdragsgiver og forbrukere mer informasjon. I konkurranseutlysningen er det tatt inn følgende:

- omtale av regjeringens mål relatert til innfasing av null- og lavutslippsfly i den regionale luftarten i Meld. 10 St. (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart - Nasjonal luftfartsstrategi*
- en oppfordring til operatørene om å se på mulighetene for å fase inn null- og lavutslippsfly i avtaleperioden
- en åpning for dialog i avtaleperioden, etter søknad fra operatøren, om å innfase null- og lavutslippsfly gjennom reforhandlinger
- at operatørene skal utrede mulighetene for fremvisning av CO<sub>2</sub>-utslipp og kjøp av klima/miljøkompensasjon ved bestilling av billett
- krav til rapportering av drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vidareføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet som eit fellesprosjekt

*Vedtak nr. 104, 1. desember 2022*

*«Stortinget ber regjeringen vidareføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet som et fellesprosjekt og vurdere fremdriften og den økonomiske bærekraften i prosjektet frem mot ny NTP.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss er videreført som et fellesprosjekt i Nye Veier AS. Selskapet har arbeidet videre med å optimalisere nytten og redusere utbyggingskostnader både for jernbane- og veidelen. Regjeringen legger opp til å komme tilbake til saken i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

Vidareføre maksimal bompengetakst for lette nullutsleppskjøretøy på inntil 70 pst. av ordinær takst  
Vedtak nr. 105, 1. desember 2022

*«Stortinget ber regjeringen sikre maksimal bompengetakst for lette nullutslippskjøretøy på inntil 70 prosent av ordinær takst videreføres i inneværende stortingsperiode.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2022–2023), samtykket Stortinget i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprojekter. Regjeringen legger ikke opp til å fremme ytterligere forslag om endring i bompengetaksten for lette nullutslippskjøretøy i inneværende stortingsperiode.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Forhandlingar om byvekstavtale med Kristiansandsregionen og Nedre Glomma

Vedtak nr. 107, 1. desember 2022

*«Stortinget ber regjeringen ta sikte på å inngå forhandlinger om byvekstavtale med Kristiansandsregionen og Nedre Glomma så fort som mulig.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Regjeringen vil legge til rette for en utvikling i tråd med nullvekstmålet i Kristiansandsregionen og Nedre Glomma der flere kan velge å gå, sykle og ta kollektivtransport. Det settes derfor av midler i forslaget til statsbudsjett for 2024 til byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma over kap. 1332, post 66. Det vises til

omtale i Del II, Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Framskunde kravet om nullutslepp i offentlege kjøp av bybussar

Vedtak nr. 115, 1. desember 2022

*«Stortinget ber regjeringen framskynde kravet om nullutslipp i offentlige anskaffelser av bybussar fra 2025 til 1. januar 2024.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å sende på høring et forslag til endring i forskrift om utslippskrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy med sikte på at endringen trer i kraft 1. januar 2024. Høringsfristen var 1. oktober 2023.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

Innfase null- og lågutsleppsfly på FOT-rutene

Vedtak nr. 116, 1. desember 2022

*«Stortinget ber regjeringen vurdere en innfasing av null- og lavutslippsfly på FOT-rutene senest i forbindelse med FOT-anskaffelsene med forventet avtaleoppstart 1. april 2028/2029 dersom teknologiutviklingen åpner for det.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Regjeringen satte i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* seg et mål om å starte en innfasing av null- og lavutslippsfly på FOT-rutene senest i forbindelse med FOT-anskaffelsene med forventet avtaleoppstart 1. april 2028/2029, dersom teknologiutviklingen åpner for det. Datoen for avtaleoppstart for FOT-anskaffelsene er senere justert til 1. november 2027/2028.

Samtidig har regjeringen i meldingen satt et overordnet mål for innenlands luftfart om å fremskynde omstillingen mot null- og lavutslippsluftfart slik at de første kommersielle nullutslippsflyene innføres i Norge så snart teknologien tillater det. Allerede i FOT-anskaffelsene med avtaleoppstart i 2024 er det tatt inn krav og omtale som

viser ønsket retning, jf. svar på vedtak nr. 96 av 1. desember 2022. Vurderinger av mulighetene for innfasing av null- og lavutslippsløsninger vil være en sentral del av arbeidet med de fremtidige FOT-anskaffelsene.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Pilot/utviklingskontrakt for å innfase null- og lågutsleppsfly for ei eigna rute

*Vedtak nr. 117, 1. desember 2022*

*«Stortinget ber regjeringen vurdere en mulig pilot/utviklingskontrakt for innfasing av null- og lavutslippsfly for en egnet rute.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

I Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* omtales en pilot/utviklingskontrakt som ett av flere mulige tiltak for en fremskyndet innfasing av null- og lavutslippsfly i norsk luftfart. Som det går frem av meldingen, vil regjeringen arbeide videre med en vurdering av en slik innovativ anskaffelse, vurdert opp mot forventede kostnader, andre potensielle virkemidler og erfaringer fra andre transportformer.

Videre oppfølging av arbeidet med en mulig pilot/utviklingskontrakt og andre aktuelle virkemidler, skjer gjennom en arbeidsgruppe der Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Avinor AS og Luftfartstilsynet deltar. Samferdselsdepartementet har videre gjennomført en høring om potensielle virkemidler for en fremskyndet innfasing null- og lavutslippsfly i norsk luftfart med frist 29. september 2023, og departementet var i september medarrangør av en konferanse sammen med programmet Grønn luftfart, etablert av Luftfartstilsynet, Avinor, Sintef og Norsk Industri. Offentlige anskaffelser var et tema både i høringen og konferansen. Innspillene vil være et viktig grunnlag for Samferdselsdepartementets vurdering av videre oppfølging, som det tas sikte på å komme tilbake til i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

Endre kriteriet for tilskot på kap. 1301, post 70 og greie ut korleis omfanget av «utsleppsfrie anleggsplassar» kan aukast

*Vedtak nr. 119, 1. desember 2022*

*«Stortinget ber regjeringen om at kriteriet for kap. 1301 post 70, «fossilfrie anleggsplasser», endres til «utslippsfrie anleggsplasser». I tillegg skal det utredes hvordan omfanget av utslippsfrie anleggsplasser kan økes.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har endret kriteriene for ordningen slik at kun prosjekter med utslippsfrie anleggsmaskiner kan motta tilskudd. Bane NOR SF, Statens vegvesen og Nye Veier AS er bedt om å vurdere hvordan omfanget av utslippsfrie anleggsplasser kan økes og hvordan en videre utredning kan legges opp.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ta opp att forhandlingane om byvekstavtale med Tromsø

*Vedtak nr. 121, 1. desember 2022*

*«Stortinget ber regjeringen gjenopptta forhandlingene om byvekstavtale med Tromsø med en statlig finansiering slik at bompengandelen er på nivå med andre inngåtte byvekstavgifter hensyntatt Tromsøs behov.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Forhandlingene om en byvekstavtale mellom Statens vegvesen og Tromsø ble gjenopptatt i juni 2023, og i august 2023 ble partene enige om et forslag til byvekstavtale. Forslaget ble godkjent av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune i august og skal behandles i regjeringen før avtalen inngås. Det vises ellers til omtale i Del II, Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak, kap. 1332.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.



Ettermontering av kontaktlaus kortbetaling på ladeinfrastruktur

Vedtak nr. 464, 19. januar 2023

«Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kathy Lie om å sikre forbruker-vennlig lading via kontaktløs kortbetaling («tæpping») direkte på alle offentlig tilgjengelige hurtig- og lynladere, jf. Dokument 8:19 (2022–2023) og Innst. 151 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet fastsatte 29. juni 2023 *Forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy*. Forskriften sier at betaling for lading av elbil skal kunne gjøres ved bruk av bankkort på alle nye ladestolper med effektuttak fra og med 50 kW som operatør bestiller etter 1. juli 2023. Samferdselsdepartementet vil sørge for at det stilles krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling også på eksisterende hurtigladeinfrastruktur innen utgangen av 2025. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Plan for å handtere FOT-rutene viss det ikke blir mogleg å erstatte dagens rutenet

Vedtak nr. 634, 2. mai 2023

«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rutenet.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, jf. Innst. 301 S (2022–2023).

Behovet for på sikt å skifte ut flyflåten som nå opererer de norske kortbanerutene, er noe regjeringen følger tett. Rutetilbudet på FOT-rutene er av avgjørende betydning for å sikre befolkningen i distriktene tilgang til viktige samfunnsfunksjoner, og et bortfall eller sterkt redusert rutetilbud på grunn av manglende flymateriell vil være alvorlig.

Samtidig er det naturlig å vurdere dette i sammenheng med regjeringens mål om fremskyndet omstilling mot en null- og lavutslippsluftfart og som det tas sikte på å komme tilbake til i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036. Regje-

ringens arbeid med null- og lavutslippsluftfart er også nærmere omtalt under anmodningsvedtak nr. 117 av 1. desember 2022.

Greie ut om nokre offentlege ferjesamband kan driftast på biogass

Vedtak nr. 675, 23. mai 2023

«Stortinget ber regjeringen utrede om noen av de offentlige fergesambandene kan driftes på biogass.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Oline Kjerstad om utslippskutt med biodrivstoff og fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Kristoffer Robin Haug og Lan Marie Nguyen Berg om økt produksjon og forbruk av biogass, jf. Dokument 8:172 (2022–2023), Dokument 8:188 (2022–2023) og Innst. 312 S (2022–2023).

I Hurdalsplattformen har regjeringen satt flere mål for transportsektoren, bl.a. at det skal stilles krav om nullutslipp i nye anbud for ferjer. I arbeidet med å utforme et slikt krav fikk en arbeidsgruppe, med deltakere fra Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Miljødirektoratet og Statens vegvesen, utredet nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter. Utredningen inkluderer også vurderinger knyttet til bruk av biogass i ferjedriften, og den danner grunnlaget for forslag til forskrift med krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter, som ble sendt på høring i mai 2023. I forslaget er det valgt å åpne opp for bruk av biogass i begrenset omfang, og da kun for ferjer og hurtigbåter som allerede bruker flytende naturgass (LNG).

Teknisk sett kan fartøy som bruker LNG bytte til flytende biogass (LBG) som energibærer uten større tiltak på fartøyet. Det krever imidlertid tilgang på tilstrekkelig mengde biogass, og at oppdragsgiver for sambandet dekker merkostnaden til ferjeoperatør. På kort sikt kan også inngåtte kontrakter for kjøp av ferjetjenester sette begrensinger for handlingsrommet for å endre til biogass. Ifølge DNV var det i 2022 63 fartøy i drift som brukte LNG som energibærer i Norge. Av disse var 17 fartøy i kategorien ferjer/mindre passasjerskip. I all hovedsak blir disse 17 fartøyene brukt i riksveiferjedriften, som i 2022 brukte i underkant av 37 000 tonn LNG fordelt på 16 fartøy.

I rapporten *Klimatiltak i Norge mot 2030* fra Miljødirektoratet omtales tiltaket *TS01 Nullut-*

*slippløsninger eller biogass på ferjesamband.* Tiltaket beskriver bl.a. at det kan være muligheter for utslippskutt fra ferjedriften ved forhandlinger i eksisterende kontrakter med løsninger som biogass, del- eller helelektrifisering o.l.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesvegar

Vedtaket nr. 755, 2. juni 2023

*«Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveier og på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene, og komme tilbake med forslag til Stortinget som del av Nasjonal transportplan.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å ta vare på veiene vi har, jf. Dokument 8:182 (2022–2023) og Innst. 374 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å koordinere en ny kartlegging av tilstanden på fylkesvei, i samarbeid med fylkeskommunene, med sikte på å levere et oppdatert kunnskapsgrunnlag i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036. Departementet har også bedt Statens vegvesen foreslå en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene.

Det legges opp til at de aktuelle planene kan inngå i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

Oppdatere kostnader for å innføre nullutslippsferjer og -hurtigbåter

Vedtaket nr. 827, 13. juni 2023

*«Stortinget ber regjeringen om å få laget en ekstern rapport med oppdaterte kostnader for innføring av nullutslippsferjer og -hurtigbåter i samarbeid med ferje- og båt fylkene.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 112 S (2022–2023) *Kommuneproposisjonen 2024*, jf. Innst. 488 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har i flere omganger kartlagt kostnadene knyttet til nullutslippsferjer og -hurtigbåter. På grunnlag av dette vil departementet vurdere hvordan vedtaket kan følges

opp og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Automatisk trafikk kontroll der fartsgrensa er sett ned av omsyn til luft- eller støyforureining

Vedtaket nr. 935, 16. juni 2023

*«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 komme tilbake med forslag til kriterier for å etablere automatisk trafikk kontroll for fart også der fartsgrensen er satt ned av hensyn til luft- eller støyforureining. Parallelt med dette settes det i gang et arbeid med å utforme nødvendig hjemmelsgrunnlag.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2022–2023) *Revidert nasjonalbudsjett 2023*, jf. Innst. 490 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 9 av 29. juni 2023 Statens vegvesen i oppdrag om, i samråd med politiet, å utarbeide forslag til mulige kriterier for automatisk trafikk kontroll (ATK) som tar hensyn til Stortingets anmodningsvedtak. Videre skal Statens vegvesen, i samråd med politiet, vurdere behov for nødvendige endringer i hjemmelsgrunnlaget samt økonomiske og administrative konsekvenser ved slik ev. utvidet bruk av ATK.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

## 2.3 Stortingssesjonen 2021–2022

Basere anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutslippsteknologi

Vedtaket nr. 35, punkt 1, 2. desember 2021

*«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på teknologi, og kompensere fylkeskommuner for merkostnader knyttet til dette.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022*, jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at det, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, og på grunnlag av rapporter fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen med forslag til lav- og nullut-

slippskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåter og mulig hjemmel for slike krav i skipssikkerhetsloven, ville vurdere hvordan et ev. krav burde utformes. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

I mai 2023 sendte Samferdselsdepartementet forslag til nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåter på høring med høringsfrist 1. oktober 2023. I høringsnotatet foreslås det å fastsette en forskrift om nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter. Det tas sikte på at kravet til ferjene innføres så snart som mulig, og at kravet til hurtigbåter gjelder fra 1. januar 2025. I forslaget er det også tatt hensyn til at kravene ikke vil kunne følges i alle tilfeller. Videre er det varslet at regjeringen skal se nærmere på hvordan fylkeskommunene skal kompenseres for dette, i tråd med Hurdalsplattformen.

Anmodningsvedtaket anses med dette som ivaretatt.

Etablere nasjonal ordning med miljørabatt for el-varebil ved bomplasseringar

Vedtaket nr. 35, punkt 14, 2. desember 2021

*«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal ordning med miljørabatt for elvarebil ved betaling for bomplasseringar.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022*, jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at for lette el-varebiler er det i bompengefinansierte bypakker med miljødifferensiert takstsystem nå åpnet for at lokale myndigheter kan beslutte fritak for betaling av bompenger, selv om det innføres en takst (betaling) for øvrige lette elbiler. Men hvis det heller er ønskelig med en lavere takst for el-varebiler fremfor fritak, må det etableres en egen takstklasse for disse kjøretøyene innenfor takstgruppe 1, noe departementet ville vurdere i det videre arbeidet. Utenfor byområder vil det være mer utfordrende å innføre en lavere bompengetakst for el-varebil enn for øvrige nullutslippskjøretøy fordi formålet med bompenger på de strekningsvise bompengeprojektene er finansiering, ikke regulering. Departementet ville likevel vurdere nærmere om og ev. hvordan behovet for å kunne skille mellom lette personbiler og lette varebiler kunne ivaretas også utenfor byområdene, særlig i strekningsvise veiprosjekter inn mot de store byene. Ved behandlingen av anmod-

ningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Departementet viser til omtalen under anmodningsvedtak nr. 757 av 10. juni 2022 og anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Følgje opp skredfaktormodellen og vurdere alle relevante prosjekt på to sikringsnivå

Vedtaket nr. 466, 5. april 2022

*«Stortinget ber regjeringa følgje opp arbeidet som vert utført av Statens vegvesen i samband med skredfaktormodellen, og at alle relevante prosjekt vert vurderte basert på to sikringsnivå med tilhøyrande tiltak kostnadsanalysar. Vidare ber Stortinget regjeringa syte for at fylkeskommunane vert godt involverte i arbeidet.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at som ein del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan skulle Statens vegvesen, i tett dialog med fylkeskommunane, gå gjennom reknemodellen for skredfaktor med mål om å gjere modellen enklare og betre. Departementet ville følgje opp arbeidet i styringsdialogen med Statens vegvesen og vurderte oppmodningsvedtaket som fulgt opp. Ved behandlinga av Meld. St. 4 (2022–2023) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2021–2022*, jf. Innst. 186 S (2022–2023), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

*«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til at regjeringen ikke har kommet i mål med arbeidet. Flertallet mener derfor det er for tidlig å kvittere ut vedtaket, og at rapporteringen ikke bør avsluttes.»*

Som ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 skal Statens vegvesen, i tett dialog med fylkeskommunane, gå gjennom reknemodellen for skredfaktor med mål om å gjere denne enklare og betre. Oversikt over skredutsette

punkt på vegnettet går fram av Statens vegvesens rapport *Rassikring av vegnettet* frå 2019. Grunnlaget for oversiktene ligg i Nasjonal vegdatabank.

Statens vegvesen har utarbeidd forslag til ny reknemodell for skredfaktor som blei sendt på høyring til fylkeskommunane og Nye Veier AS hausten 2022. Fleire av merknadene som kom inn, gjekk på at den nye modellen i for stor grad gav større skredfaktor til breie skred med låg sannsyn enn hyppige, men smalare skred. Det kom òg merknader om at den nye modellen skil for lite mellom skred som opptrer sjeldan og skred som opptrer hyppig. Statens vegvesen leverte 17. august 2023 framlegg til ny reknemodell for skredfaktor til Samferdselsdepartementet.

Departementet vurderer no saka og vil kome tilbake til Stortinget på eigna måte.

#### Innovasjonsprogram for skredsikring

Vedtak nr. 467, 5. april 2022

*«Stortinget ber regjeringa utarbeide eit innovasjonsprogram for skredsikring. Programmet bør støtte alternative løysingar og nivå innan skredsikring, på både fylkes- og riksvegar, og femne om alt frå enkel skredovervaking til tunge infrastrukturtiltak.»*

Dokumentene som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at departementet meiner at den beste innrettinga på eit innovasjonsprogram er gjennom teknologisatsinga i Statens vegvesen som òg omfattar teknologi innan skredsikring, og i delingsfora med fylkeskommunane. Departementet bad likevel Statens vegvesen i supplerande tildelingsbrev nr. 6 av 25. mai 2022 vurdere eit innovasjonsprogram. Ved behandlinga av oppmodingsvedtaka tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringa si oppfølging eller planar om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Statens vegvesen har meldt tilbake at etaten meiner at innovasjonssatsinga allereie er ivaretatt slik samarbeidet fungerer i dag. Vegvesenet arbeider systematisk med innovative løysingar knytt til skredvarsling og skredkontroll saman med dei ulike veageigarane. Overfor fylkeskommunane og Nye Veier AS har Statens vegvesen ei førande og

koordinerande rolle. Dette for å få så like aktive skredsikringstiltak som mogeleg og for å kunne utveksle erfaring og lære av kvarandre. Bruk av teknologi for alternativ sikring (aktiv skredsikring) framfor større tiltak som tunnelar og skredoverbygg (passiv skredsikring) har auka dei siste åra. Førebyggjande skredkontroll inngår i Statens vegvesens arbeid med teknologiutvikling.

Departementet vurderer at oppmodingsvedtaket er følgt opp.

#### Insentivordning for førebyggjande skredkontrollanlegg og varslingsystem

Vedtak nr. 469, 5. april 2022

*«Stortinget ber regjeringen opprette en insentivordning for utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslings-systemer.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at teknologisatsingen som Statens vegvesen gjennomfører, vil gi insentiv til å ta i bruk ny teknologi. Etaten har også årlige samlinger med fylkeskommunene og Nye Veier AS om skredsikring og deling av erfaringer samt delingsfora med fylkeskommunene om skreddeteksjon og skredkontroll. Departementet ba likevel Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 25. mai 2022 vurdere et innovasjonsprogram. Ved behandlinga av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Statens vegvesen har opplyst at det allerede i dag pågår utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslings-systemer. Etablering av aktiv skredsikring (gjennom bruk av teknologi) er en god insentivordning, ved at veieierne kan unngå større kostnadskreivende investeringsprosjekter. Statens vegvesen har tett dialog med fylkeskommunenes fagfolk for mest mulig samkjøring og mest mulig ensartet vurdering av skredpunktene. Etaten vurderer at det ikke er hensiktsmessig å etablere noen insentivordning ut over det som eksisterer.

Samferdselsdepartementet er enig med Statens vegvesen i at det ikke er hensiktsmessig å etablere noen insentivordning. Både staten og fylkeskommunene vil i utgangspunktet prioritere budsjettmidlene som settes av til skredsikring i tråd med den nasjonale gjennomføringsplanen for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.

Det vises også til omtale av anmodningsvedtak nr. 467 og 470 av 5. april 2022.

Samferdselsdepartementet vurderer at dette oppfyller intensjonen i anmodningsvedtaket.

Heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar for riks- og fylkesvegnettet

Vedtak nr. 470, 5. april 2022

*«Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbeidet med å få utarbeidd heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar som omfattar alle skredpunkt med høg og middels skredfare, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Planane skal vera ferdige for utgangen av 2023.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebo om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

I Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet opplyste departementet at det i supplerande tildelingsbrev nr. 6 til Statens vegvesen av 25. mai 2022 bad Statens vegvesen starte opp arbeidet med å koordinere samanstillinga av ein gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på fylkesveg basert på Statens vegvesens eksisterande planar, og at dette blei gjort i tråd med Stortingets oppmodingsvedtak nr. 466 og 467. Ved behandlinga av oppmodingsvedtaka tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringa si oppfølging eller planar om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen levere oppdatert kartlegging til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Dette blir etter planen levert høsten 2023.

Departementet vil kome tilbake til saken på eigna måte.

Låg- og nullutsleppsteknologi i anboda på kortbanenettet

Vedtak nr. 541, 5. mai 2022

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav i anbudene om bruk av lav- og nullutslippsteknologi på kortbanenettet så snart det er teknologisk mulig.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebo om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge, jf. Dokument 8:107 S (2021–2022) og Innst. 267 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at i anskaffelsen for kontrakter med oppstart 1. april 2024 er muligheten for å ta større grep begrenset, men at departementet ville vurdere om det var klima- og miljøhensyn som kunne tas inn. En større innfasing av null- og lavutslippsfly vil trolig først være mulig i anskaffelsene for FOT-ruter i Sør-Norge og Nord-Norge med antatt avtaleoppstart i henholdsvis 2028 og 2029. Videre opplyste departementet at regjeringen ville komme tilbake til problemstillingen om bruk av flyruteanskaffelsene som virkemiddel for innfasing av null- og lavutslippsteknologi, i stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi. Ved behandling av Meld. St. 4 (2022–2023) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2021–2022*, jf. Innst. 186 S (2022–2023), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

*«K o m i t e e n viser til at vedtaket forutsetter at regjeringen skal stille ovennevnte krav så snart det er teknologisk mulig. Ettersom regjeringen skriver at dette per nå ikke er mulig å gjøre, mener k o m i t e e n at vedtaket ikke kan utkvitteres, og at rapporteringen ikke kan opphøre før regjeringen har kommet tilbake til dette når det er teknologisk mulig.»*

Regjeringen har i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* satt flere mål knyttet til innfasing av null- og lavutslippsløsninger i norsk luftfart, inkl. på rutene omfattet av ordningen med statlig kjøp (FOT-rutene).

Før utlysningen av FOT-anskaffelsene med avtaleoppstart 1. april 2024, og for helikopterruten

Værøy–Bodø med avtaleoppstart 1. august 2024, ble det gjennomført en ekstern transportfaglig utredning der klima- og miljø var et sentralt tema. Dette sammen, med regjeringens egne vurderinger, lå til grunn for at det i de nevnte utlysningene for første gang ble tatt inn krav og omtale av klima/miljø i konkurransegrunnlag og kontrakt, se nærmere omtale av de konkrete tiltakene under anmodningsvedtak nr. 96 av 1. desember 2022. Vurderinger av mulighetene for å innfase null- og lavutslippsløsninger vil også være en viktig del av arbeidet med de fremtidige FOT-anskaffelsene med avtaleoppstart 1. november 2027/2028, men det understrekes at det er betydelig usikkerhet knyttet til tempoet i innfasingen av ny teknologi i større skala.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Foreslå verkemiddel for å redusere utsleppa frå luftfarten

Vedtak nr. 542, 5. mai 2022

«Stortinget ber regjeringen utrede flere virkemidler for å redusere utslippene fra innenriks og utenriks luftfart og komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler i forbindelse med luftfartsstrategien.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebø om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge, jf. Dokument 8:107 S (2021–2022) og Innst. 267 S (2021–2022).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at ulike virkemidler/tiltak for å redusere utslippene fra luftfarten ville bli redegjort for i stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi.

Regjeringen redegjorde i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* for en rekke virkemidler for å redusere utslippene fra innenriks og utenriks luftfart, herunder innfasing av null- og lavutslippsfly i norsk luftfart, omsetningskrav for avansert biodrivstoff, deltakelse i EUs kvotesystem og internasjonalt samarbeid.

Samferdselsdepartementet anser derfor anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Senter for klimanøytral regional luftfart

Vedtak nr. 543, 5. mai 2022

«Stortinget ber regjeringen støtte etablering av sentrale forsknings- og utviklingsfunksjoner via et eget senter for klimanøytral regional luftfart i Norge.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebø om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge, jf. Dokument 8:107 S (2021–2022) og Innst. 267 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at vedtaket må ses i sammenheng med øvrige virkemidler/tiltak for å redusere utslippene fra luftfarten jf. vedtak nr. 542 av 5. mai 2022, og at saken ville omtales i stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi.

Regjeringen uttalte i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* at den vil støtte opp om programmet *Grønn luftfart*, iverksatt av Luftfartstilsynet, Avinor, Sintef og Norsk Industri. For å skape tettere kontakt og synliggjøre mulighetene for støtte gjennom det eksisterende virkemiddelapparatet vil Samferdselsdepartementet videre opprette en veiledningsfunksjon i Luftfartstilsynet for næringsaktører i luftfarten.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekninger over på nullutslippsteknologi

Vedtak nr. 553, 10. mai 2022

«Stortinget ber regjeringen legge frem en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekninger over på nullutslippsteknologi.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energigiberar for tog, jf. Dokument 8:129 S (2021–2022) og Innst. 280 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at når konseptvalgutredningen for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen er ferdig innen midten av september 2023, ville vi ha grunnlag for å kunne utarbeide en plan for jernbanestrekningene. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Utredningen ble levert i midten av september, og Samferdselsdepartementet vil sette i gang en kvalitetssikring av konseptvalget (KS 1) for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU GREEN), jf. omtale av vedtak nr. 709 av 10. juni 2022.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forsøksprosjekt med nullutslippsteknologi på dieselbaserte banestrekninger

Vedtak nr. 709, 10. juni 2022

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilken av dagens dieselbaserte banestrekninger som er best egnet for et forsøksprosjekt med nullutslippsteknologi og komme tilbake til Stortinget med et slikt forsøksprosjekt.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 36 (2020–2021) *Energi til arbeid – langsiktig verdiskaping fra norske energiresurser* og Meld. St. 11 (2021–2022) *Tilleggs melding til Meld. St. 36 (2020–2021)*, jf. Innst. 446 S (2021–2022).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at det ville følge opp anmodningsvedtaket og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet mottok konseptvalgutredningen for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU GREEN) i midten av september 2023. I KVU GREEN vurderes lønnsomhet ved innføring av alternative fremdriftsteknologier som batteri og hydrogen, herunder også hybride alternativer, i kombinasjon med kontaktleddningsanlegg. Beslutningsgrunnlaget skal angi hvordan vi best kan redusere utslipp fra fossil dieseldrift. Samferdselsdepartementet vil sette i gang en kvalitetssikring av konseptvalget (KS 1) for KVU GREEN slik at departementet har anbefalingen fra konseptvalgutredningen, kvalitetssikrers vur-

deringer av grunnlaget og høringsinnspill for saken behandles. Departementet vil deretter få vurdert hvilken av dagens dieselbaserte banestrekninger som er best egnet for et forsøksprosjekt. Uansett hva den endelige konklusjonen blir, vil det med et normalt anskaffelsesløp sannsynligvis ikke være mulig å ha slik teknologi fullt implementert før etter 2030.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger finansiert av bompengar

Vedtak nr. 757, 10. juni 2022

«Stortinget ber regjeringen snarest følge opp vedtaket om et obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompengar, gjeldende fra 1. januar 2023.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 36 (2020–2021) *Energi til arbeid – langsiktig verdiskaping fra norske energiresurser* og Meld. St. 11 (2021–2022) *Tilleggs melding til Meld. St. 36 (2020–2021)*, jf. Innst. 446 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at det 1. september 2022 ble opprettet en egen takstklasse for alle gassdrevne kjøretøy som kan gi grunnlag for redusert bompengetakst eller fritak for bompengar dersom det foreligger lokalpolitiske vedtak. Ordningen kan først og fremst brukes i byområder der det allerede i dag er mulighet for et takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster. Som en del av Oslo-pakke 3 ble det 1. september 2022 innført fritak for tunge gassdrevne kjøretøy i og rundt Oslo. Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2022–2023) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 2021–2022*, jf. Innst. 186 S (2022–2023), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«K o m i t e e n viser til vedlagt merknad fra en samstemt transport- og kommunikasjonskomite, der de ber regjeringen legge til rette for at biogasskjøretøy kan få takstfritak på strekninger som er finansiert av bompengar.»

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å legge til rette det tekniske bompengesystemet AutoPASS, slik at den tekniske løsningen som i dag håndterer et miljødifferensiert takstsystem (slik det er innført i enkelte byområder), innføres som et teknisk system for all offentlig bompengerekrav. Departementet

har videre gitt Statens vegvesen i oppdrag å opprette en egen underklasse for lette el-varebiler (N1) i takstklassen nullutslipp. Med egen takstklasse for gasskjøretøy (GA) i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy), og en egen underklasse for el-varebil (N1) i takstgruppe 1 (lette kjøretøy), åpner det for at lokale myndigheter, både i og utenfor byområder, kan fastsette fritak for betaling av bompenger eller redusert bomtakst for disse kjøretøyene. I tråd med bompengepolitikken generelt legges det opp til en ordning der bompengetakstene fastsettes med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak.

I strekningsvise bompengeprosjekter er det finansiering som er hovedformålet med bompengeinnsamlingen, ikke regulering av trafikk. Prosjektet er ferdig finansiert ved oppstart av bompengeinnsamlingen, og bompengeselskapene har pådratt seg vesentlige låneforpliktelser. Lånene er tatt opp med selvskyldergaranti som i all hovedsak er stilt fra fylkeskommunene. Bompengetakstene er fastsatt for å sikre bompengeselskapenes mulighet til å nedbetale sin gjeld. En stor andel fritak eller passeringer med redusert takst fører til økte grunntakster, noe som kan føre til en avvisning av totaltrafikk og usikkerhet for bompengeselskapenes inntekter. For å ikke påføre eksisterende prosjekter økt risiko, legges det opp til en ordning der det skal være forbeholdt bompengeselskap, garantister og takstmyndighet å beslutte endring i takstene.

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet har Miljødirektoratet og Statens vegvesen vurdert konsekvenser for klimagassutslipp og luftkvalitet ved fritak for bompenger for biogasskjøretøy. I rapporten *Gasslastebiler i bomringene* fremheves elektrifisering som nøkkeltknologi for omstilling av transportsektoren. Dette tilsier en innretning av virkemidler som primært fremmer el-lastebiler og fortrinnsvis fremmer biogasslastebiler der nullutslippsløsninger er lite tilgjengelig eller mindre egnet. Det legges videre til grunn i rapporten at dersom fritak i bomringen for gasskjøretøy fører til større trafikkmengder av tunge kjøretøy fordi transportkostnadene reduseres, kan dette ha en negativ effekt på luftkvaliteten i byområder. Alle kjøretøy bidrar til produksjon og oppvirvling av veistøv, og jo tyngre kjøretøyet er jo mer bidrar det. For å forbedre lokal luftkvalitet slår rapporten fast at virkemidler for å fremme biogasslastebiler primært bør innrettes mot transport utenfor de store byene, og ikke i byområder med høy befolkningstetthet og/eller utfordringer med luftkvalitet. Med en mulighet for redusert bompengetakst både i og utenfor de

store byene, legger Samferdselsdepartementet til grunn at resultatene i rapporten kan få betydning i vurderingen av fastsettelse av takst for tunge gasskjøretøy og lette el-varebiler

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Videreføre tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar

*Vedtak nr. 839, 17. juni 2022*

*«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2023 videreføre tilskuddsordningen til mindre byer uten byvekstavtaler slik ordningen er beskrevet i NTP.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2021–2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022*, jf. Innst. 450 S (2021–2022).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at i 2022 ville 30 mill. kr bli delt likt mellom Ålesund og Bodø som en engangsutbetaling, og at tilskuddet i 2023 ville videreføres på samme nivå som i 2022 med tildeling til to eller tre byer som en engangsutbetaling. Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2022–2023) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingsessjonen 2021–2022*, jf. Innst. 186 S (2022–2023), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

*«K o m i t e e n viser til uttalelsen fra flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger til grunn at tilskuddsordningen videreføres frem mot neste NTP. K o m i t e e n mener på denne bakgrunn av rapporteringen ikke kan avsluttes.»*

Regjeringen foreslår å videreføre ordningen i 2024 på samme nivå som i de to foregående årene. En ev. videreføring ut over 2024 blir vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Nullutslepp eller biogass i alle nye anbud for ferjer og fossilfritt i nye anbud for hurtigbåtar

*Vedtak nr. 842, 17. juni 2022*

*«Stortinget ber regjeringen snarest mulig forskriftsfeste krav om nullutslipp eller biogass i alle nye anbud for ferger og krav om fossilfritt i nye anbud for hurtigbåtar, og komme tilbake til Stortinget med forslag i statsbudsjettet for 2023.»*



Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2021–2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022*, jf. Innst. 450 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at det, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, og på grunnlag av rapporter fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen med forslag til lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåter og mulig hjemmel for slike krav i skipssikkerhetsloven, ville vurdere hvordan et ev. krav burde utformes. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet sendte i mai 2023 forslag til nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåter på alminnelig høring med høringsfrist 1. oktober 2023. I høringsnotatet foreslås det å fastsette en forskrift om nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter. Det tas sikte på at kravet til ferjene innføres så snart som mulig i 2023, og at kravet til hurtigbåter gjelder fra 1. januar 2025. I forslaget til ny forskrift er det også tatt hensyn til at kravene ikke vil kunne følges i alle tilfeller. Videre er det varslet at regjeringen skal se nærmere på hvordan fylkeskommunene skal kompenseres for dette, i tråd med Hurdalsplattformen.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

## 2.4 Stortingssesjonen 2020–2021

Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi

Vedtak nr. 589, 9. februar 2021

*«Stortinget ber regjeringen legge frem en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, hvor ambisjonene er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Leirbekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger arbeidsrettslig lovgivning, representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en

seriøs og bærekraftig luftfart, representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping, jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021), Dokument 8:83 S (2020–2021) og Innst. 194 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at regjeringen ville legge frem stortingsmeldingen om strategi for norsk luftfart i stortingssesjonen 2022–2023.

Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi* ble lagt frem i januar 2023.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir

Vedtak nr. 800, 13. april 2021

*«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for en forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland om noen kjøretøytekniske forenklinger, jf. Dokument 8:106 S (2020–2021) og Innst. 311 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at det avventet Statens vegvesens utredning og forslag til forskriftsendringer som skulle komme i løpet av høsten 2022. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet tar sikte på at et forskriftsforslag kan sendes på offentlig høring i løpet av 2023 og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Medisinsk grunna dispensasjon etter førarkortregelverket for svaksynte

*Vedtak nr. 960, 20. mai 2021*

*«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om medisinsk begrunnet dispensasjon for svaksynte, jf. Dokument 8:179 (2020–2021) og Innst. 432 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at Helsedirektoratet og Statens vegvesens utredning for hvordan vedtaket skal følges opp, forelå i mai 2022, og at departementet vurderte hvordan saken skulle følges opp. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Statens vegvesen og Helsedirektoratet («etatene») tilrår i rapporten som ble lagt frem i mai 2022, ikke å utvide reglene for medisinsk dispensasjon for tunge klasser (buss, lastebil). De viser til at gjeldende norske regler er i tråd med de felleseuropeiske minstekravene etter førerkortdirektivet (2006/126/EC). Etter etatenes syn er det ikke rettslig handlingsrom innenfor Norges forpliktelser etter EØS-avtalen til å myke opp dispensasjonsadgangen for helsekravene til syn for førerkort i tunge klasser ved å gjeninnføre den tidligere dispensasjonsadgangen som ble faset ut i 2019.

Etatene har også vurdert en mulig utvidet dispensasjonsmulighet for helsekravene til syn for kjøreseddel for drosje, som vi har nasjonalt handlingsrom til å endre. De tilrår ikke utvidet dispensasjonsmulighet særlig av hensyn til passasjerens sikkerhet og den høyere risikoen som er forbundet med økt kjøremengde og varierende kjøreforhold.

Samferdselsdepartementet deler etatenes vurderinger om at det ikke er rettslig handlingsrom etter EØS-avtalen til å gjeninnføre en dispensasjonsadgang for helsekravene til førerkort.

Departementet deler også etatenes vurdering om at dagens regler der helsekravene for kjøreseddel for drosje er de samme som for førerkort for buss er godt begrunnet og bør videreføres.

Samferdselsdepartementet ser imidlertid at det kan være grunn til å vurdere nærmere å innføre en utvidet dispensasjonsadgang for særegne tilfelle, en sikkerhetsventil med høy terskel og basert på individuell medisinsk vurdering. Departementet vil i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet vurdere hvordan dette kan følges opp videre.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Mobil- og internettdekning i alle nye riksvegprosjekt

*Vedtak nr. 1065, 1. juni 2021*

*«Stortinget ber regjeringen innføre krav om full mobil- og internettdekning i alle nye riksveiprosjekter.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 28 (2020–2021) *Vår felles digitale grunnmur – Mobil-, bredbånds- og internetttjenester*, representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Heidi Greni, Åslaug Sem-Jacobsen og Liv Signe Navarsete om en kraftig utbygging av mobildekning i hele landet og representantforslag fra stortingsrepresentantene Helge André Njåstad, Per-Willy Amundsen, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifelt, Terje Halleland, Bård Hoksrud, Morten Ørsal Johansen, Kjell-Børge Freiberg og Gisle Meininger Saudland om full internettdekning i hele landet i løpet av 2025, jf. Dokument 8:129 S (2020–2021), Dokument 8:151 S (2020–2021) og Innst. 511 S (2020–2021).

Som opplyst i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2022–2023), var Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet fortsatt i dialog for å vurdere hvordan anmodningsvedtaket kunne følges opp. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har i samråd med Kommunal- og distriktsdepartementet tolket anmodningsvedtaket slik at Stortingets intensjon er at det må stilles krav om at det er tilstrekkelig god mobildekning langs den aktuelle strekningen som omfattes av ordlyden «nye riksveiprosjekter». Dette innebærer at den som har ansvar for prosjektgjennomføringen, må påse at det faktisk er én (eller flere) mobilnetteiere som etablerer dekning på strekningen dersom dekningen ikke allerede er tilstrekkelig.

Det legges til grunn at full mobil- og internettdekning innebærer normal signaltilgang til mobilnett, der de vanlige mobiltjenestene inklusive mobilt bredbånd, er tilgjengelige.

Det er ikke et skarpt skille mellom hva som er «nye riksveiprosjekter» og oppgradering, forbedring eller omlegging av eksisterende veier. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at «nye riksveiprosjekter» må vurderes av Statens vegvesen og Nye Veier AS ut fra omfanget av det enkelte veiprojektet. Departementet vil likevel presisere at ordlyden omfatter alle planlagte riksveiprosjekter, herunder europaveiprosjekter.

Departementet vurderer at anmodningsvedtaket gjør det nødvendig med økt tilrettelegging fra Statens vegvesens og Nye Veiers side for at mobilnetterne skal kunne foreta en utbygging i nye riksveiprosjekter der veier legges i traseer uten tilfredsstillende dekning. Det påpekes at verken Statens vegvesen eller Nye Veier skal innta noen rolle som mobiloperatør, men at det er de kommersielle mobiloperatørene som skal bygge og drifte mobil- og internettdekning. Departementet anser at etaten og selskapet skal øke sin tilrettelegging ved å informere om planlagte prosjekter og ev. leie ut infrastruktur til mobiloperatørene. Mobiloperatørene på sin side skal betale anleggsbidrag og leie av plass i infrastruktur og bekoste ev. ekstra infrastruktur slik det allerede gjøres i dag.

Som ledd i økt tilrettelegging vil Samferdselsdepartementet gi Statens vegvesen og Nye Veier i oppdrag å:

- varsle mobiloperatørene tidlig i planleggingen av nye veiprosjekter og utbedringsprosjekter der det må fremlegges infrastruktur til eget utstyr, og hvor deler av dette kan leies ut for å bygge mobildekning.
- endre avtalen(ene) med mobiloperatørene slik at det kan leies plass i Statens vegvesens/Nye Veiers tekniske anlegg eller eiendommer hvor det er tilgang eller lett kan fremføres strømtilførsel.

I tillegg vil departementet gi Statens vegvesen i oppdrag å gjøre krav som går frem av *Vegnormal N500 Vegtunneler* pkt. 5.3.11-7 gjeldende for alle relevante veielementer, herunder vei i dagen, bruer, ferjekaier, rasteplasser mv. Kravet i N500 pkt. 5.3.11 -7 lyder: «Tunnelforvalter/vegeier skal legge til rette for utbygging av infrastruktur for mobiltelefoni. Nettoperatør skal få tilgang til nødvendige tegninger for å planlegge utstyrs plass og øvrig infrastruktur. Nettoperatørens byggeplaner skal godkjennes av tunneleier før iverksetting.»

Samferdselsdepartementet vil i etats- og eierstyringen gi Statens vegvesen og Nye Veier i oppdrag om å følge opp de ovennevnte punktene. Statens vegvesen vil samtidig bli bedt om å endre veinormalene slik at dagens tilrettelegging for mobildekning i tunnel skal gjøres gjeldende for alle nye riksveiprosjekter.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området

Vedtak nr. 1098, 2. juni 2021

*«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget med en plan for en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området. Inntil en slik plan foreligger og er realisert, må regjeringen medvirke til at dagens småflyaktivitet kan fortsette ved Kjeller flyplass.»*

Dokumentet som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik, Bengt Fasteraune og Ole André Myhrvold om en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området og luftfartøyvernsenter på Kjeller, jf. Dokument 8:241 S (2020–2021), Innst. 543 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at det tok sikte på en avklaring i rimelig tid før Kjeller etter planen skal stenge, og at departementet avventet kommunens og Riksantikvarens vedtak om henholdsvis etterbruk og vern av flyplassområdet på Kjeller. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Våren 2023 besluttet kommunestyret i Lillestrøm å be kommuneadministrasjonen om ytterligere utredning av beslutningsgrunnlaget i saken, herunder økonomi og sikkerhetskrav knyttet til en kombinasjonsløsning med fremtidig byutvikling og levende luftfartøyvernsenter.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Evaluerer lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Vedtak nr. 1210, 10. juni 2021

*«Stortinget ber regjeringen legge opp til å evaluere lov om utleie av små elektriske kjøretøy på*

*offentlig grunn når det er høstet erfaringer med praksis.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Olemic Thommesen, Stein Erik Lauvås, Heidi Greni og Torhild Bransdal om å gi kommunene klar lovhjemmel for å kunne regulere utleie og bruk av el-sparkesykler og små el-kjøretøy, jf. Dokument 8:293 L (2020–2021) og Innst. 643 L (2020–2021).

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde gitt Transportøkonomisk institutt et oppdrag for å få nærmere kunnskap om hvordan loven så langt har virket. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Transportøkonomisk institutt leverte våren 2023 utredningen *Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn* til Samferdselsdepartementet. Hovedkonklusjonen i utredningen er at loven synes å ha bidratt til å oppnå formålet, særlig om fremkommelige og trygge offentlige rom. Kommunene har fått et godt og effektivt virkemiddel for å ta kontrollen over utleiemarkedet for el-sparkesykkel. Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn vurderes som hensiktsmessig, men det anbefales at enkelte av bestemmelsene forbedres eller avklares. Rapporten fremhever at det bør åpnes for gategrunnleie, og at kommunene har behov for veiledning. Samferdselsdepartementet vurderer videre justeringer av loven på bakgrunn av evalueringen.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Innarbeide universell utforming av samferdselsektoren som eit overordna mål i all transportplanlegging

*Vedtak nr. 1233, 15. juni 2021*

*«Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselsektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, jf. Innst. 653 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at det mottok en utredning fra Transportøkonomisk institutt om kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet våren 2022, og at departementet ville følge opp utredningen i samarbeid med transportvirksomhetene. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Sammen med innspill fra transportvirksomhetene vil rapporten være grunnlag departementets arbeid med meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

Informasjonsskilt langs vegane

*Vedtak nr. 1242, 15. juni 2021*

*«Stortinget ber regjeringen endre dagens skiltregelverk slik at det blir enklere for aktører langs vegenettet å informere trafikantene om virksomhetene og hvor de er lokalisert. Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med revidering av de nødvendige håndbøker og eventuelle forslag til endringer i vegtrafikkloven slik disse kan gjennomføres så raskt som mulig.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg, Åshild Bruun-Gundersen og Helge André Njåstad om å gjøre det enklere å montere informasjonsskilt langs norske veier, jf. Dokument 8:253 S (2020–2021) og Innst. 636 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at Statens vegvesen hadde gjennomført høring av forslag til endringer i skiltnormalen og ville bl.a. basert på dette utarbeide et endelig endringsforslag som ville bli forelagt Samferdselsdepartementet. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Ettersom det kom inn meget få (13) og sprikende svar på opprinnelig høring, fant Statens vegvesen det nødvendig å be høringsinstansene på nytt om deres synspunkter på forslaget. Særlig problematisk var at bare én kommune og fem fylkeskommuner hadde svart, dette til tross for at ett av forslagene bl.a. gikk ut på å tildele disse organene en ny rolle. Det kom inn da noen flere svar (8), herunder fra seks kommuner og én fylkeskommune.

Basert på forslaget og høringsinnspillene, vil Statens vegvesen endre skiltnormalen slik at det blir mulig å bruke serviceskilt til å vise til flere ulike servicetilbud fra motorvei enn det gjeldende skiltnormal åpner for. Innenfor rammene for maksimal informasjonsmengde, vil det åpnes for å skilte bl.a. med skiltene 609 *Hurtiglading av motorvogn*, 610 *Drivstoff*, 614 *Enklere servering*, 616 *Spisested*, 626 *Overnattingssted*, 618 *Campingplass*, 622 *Campinghytter*, 621 *Bobilplass* og 625 *Rom og frokost*.

I høringen ble det foreslått en prioritert rekkefølge på nevnte servicesymboler. Om det er hensiktsmessig å angi en prioriteringsrekkefølge, og hvordan denne ev. skal være, vil Statens vegvesen vurdere i det videre arbeidet med revisjon av skiltnormalen.

Statens vegvesen vil videre åpne for at det kan settes opp ett ekstra skilt 731 *Samleskilt for vegvisning* i hvert kryss for annen virksomhetsvisning fra motorvei og motortrafikkvei. Ut fra de motatte tilbakemeldingene er Statens vegvesen kommet til at det ikke er hensiktsmessig å gi kommuner eller kommuner og fylkeskommuner i fellesskap en ny rolle i forbindelse med prioriteringen av hva som skal stå på det ekstra samleskiltet. Etter Statens vegvesens syn bør det heller vurderes innarbeidet et krav i skiltnormalen om at Statens vegvesen skal involvere berørte kommuner og fylkeskommuner samt lokale turistorganisasjoner, næringslivsorganisasjoner og forvaltningsmyndigheten for naturvernområder der slike samleskilt vurderes satt opp.

Ovennevnte innebærer at det må gjøres endringer i både ordlyd og figurer i flere deler av skiltnormalen. Statens vegvesen arbeider med revisjon og digitalisering av denne normalen og vil i den forbindelse se nærmere på hvordan ordlyd og figurer må endres og innarbeides i nye digitale versjoner av skiltnormalen.

Samferdselsdepartementet mener at de endringene i skiltnormalen som foreslås, vil bidra til at relevante aktører langs norske veier enklere vil kunne informere om sin virksomhet og hvor de er lokalisert. Departementet har heller ikke merknader til Statens vegvesens forslag til rollefordeling ved vurderingen av hva som skal stå på det ekstra samleskiltet for veivisning, som det nå åpnes for å kunne sette opp.

Disse endringene kan gjennomføres uten at det er nødvendig å endre vegtrafikkloven.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

## 2.5 Stortingssesjonen 2019–2020

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

Vedtak nr. 435, 31. mars 2020

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet fortsatt vurderte oppfølgingen av vedtaket. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

I handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren varslet regjeringen at et digitalt transportregister vil bli etablert gjennom tilslutning til EUs registreringsordning for internasjonale gods- og persontransportoppdrag som innebærer utsending av sjåførere. Registreringsordningen har sitt grunnlag i direktiv (EU) 2020/1057 om særregler for utsending av sjåførere og håndheving av kjøre- og hviletidsregler og arbeidstidsregler for sjåførere. Bestemmelser som gjennomfører direktivets regler om utsending i norsk rett, herunder nødvendige bestemmelser om krav til registrering, har vært på alminnelig høring og er fastsatt av Arbeids- og inkluderingsdepartementet i forskrift 30. juni 2023 nr. 1178 om endring i forskrift om utsendte arbeidstakere. Kravet om registrering vil gjelde for kabotasjetransport (transport utført av utenlandsk transportvirksomhet der lasting og lossing av gods skjer i Norge) og tredjelandstransport (transport mellom Norge og et annet land der ingen av landene er transportvirksomhetens etableringsland), herunder når slike transporter inngår som del av kombinerte transporter. Bestemmelsene om plikt til registrering trer i kraft så snart Norge er innlemmet i EUs register.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

## 2.6 Stortingssesjonen 2018–2019

---

Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregulverket

Vedtak nr. 345, 18. desember 2018

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

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

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyste Samferdselsdepartementet at det jobbet med å ferdigstille en proposisjon med forslag til endringer i yrkestransportloven. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 186 S (2022–2023).

Prop. 43 L (2022–2023) *Endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr)* ble fremmet 17. februar 2023. Den inneholdt forslag til lovendringer for å innføre overtredelsesgebyr for flere brudd på yrkestransportregelverket, bl.a. kabotasjereglene. Overtredelsesgebyr er en form for administrativ sanksjon, jf. forvaltningsloven §§ 43 og 44. Forslag til forskriftsendringene som følger opp lovendringene har vært på høring. Avhengig av enkelte avklaringer i lys av høringen, tar Samferdselsdepartementet sikte på å vedta forskriftsendringene høsten 2023, for mulig ikrafttredelse 1. januar 2024.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

### 3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

#### 3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

Tabellane under viser løyvingane som blir foreslått på samferdselsområdet fordelte på utgifts- og inntektskapittel.

##### Utgifter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
<b>Administrasjon m.m.</b>					
1300	Samferdselsdepartementet	279 590	282 700	301 700	6,7
1301	Forskning og utvikling mv.	167 723	214 200	187 100	-12,7
<i>Sum kategori 21.10</i>		<i>447 313</i>	<i>496 900</i>	<i>488 800</i>	<i>-1,6</i>
<b>Luftfartsformål</b>					
1310	Flytransport	798 236	942 100	1 934 600	105,3
1313	Luftfartstilsynet	286 583	286 500	305 500	6,6
1314	Statens havarikommisjon	92 546	90 100	99 000	9,9
1315	Tilskot til Avinor AS	104 000	1 660 000	2 887 300	73,9
<i>Sum kategori 21.20</i>		<i>1 281 366</i>	<i>2 978 700</i>	<i>5 226 400</i>	<i>75,5</i>
<b>Vegformål</b>					
1320	Statens vegvesen	34 234 615	33 661 800	36 546 400	8,6
1321	Nye Veier AS	6 435 500	6 103 100	6 507 700	6,6
1323	Vegtilsynet	19 206	19 400	20 400	5,2
<i>Sum kategori 21.30</i>		<i>40 689 321</i>	<i>39 784 300</i>	<i>43 074 500</i>	<i>8,3</i>
<b>Særskilde transporttiltak</b>					
1330	Særskilde transporttiltak	1 179 387	1 524 700	1 769 400	16,0
1332	Transport i byområde mv.	4 630 767	5 458 400	6 449 400	18,2
<i>Sum kategori 21.40</i>		<i>5 810 155</i>	<i>6 983 100</i>	<i>8 218 800</i>	<i>17,7</i>
<b>Jernbaneformål</b>					
1352	Jernbanedirektoratet	32 999 778	31 352 600	32 196 600	2,7

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1354	Statens jernbanetilsyn	100 094	101 000	109 700	8,6
1356	Bane NOR SF	7 200			0,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>33 107 071</i>	<i>31 453 600</i>	<i>32 306 300</i>	<i>2,7</i>
	Sum programområde 21	81 335 226	81 696 600	89 314 800	9,3
	<b>Posttenester</b>				
1370	Posttenester	945 642	1 260 600	1 680 600	33,3
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>945 642</i>	<i>1 260 600</i>	<i>1 680 600</i>	<i>33,3</i>
	Sum programområde 22	945 642	1 260 600	1 680 600	33,3
	Sum utgifter	82 280 868	82 957 200	90 995 400	9,7



**Inntekter fordelt på kapittel**

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
<b>Administrasjon m.m.</b>					
4300	Samferdselsdepartementet	687	700	900	28,6
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>687</i>	<i>700</i>	<i>900</i>	<i>28,6</i>
<b>Luftfartsformål</b>					
4312	Avinor AS	444 370	444 400	305 500	-31,3
4313	Luftfartstilsynet	146 204	167 600	175 000	4,4
5619	Renter av lån til Avinor AS	14 604	8 500	4 000	-52,9
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>605 178</i>	<i>620 500</i>	<i>484 500</i>	<i>-21,9</i>
<b>Vegformål</b>					
4320	Statens vegvesen	1 606 741	1 438 000	1 469 200	2,2
4321	Nye Vegar AS		900 000		-100,0
4322	Svinesundsforbindelsen AS	135			0,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>1 606 876</i>	<i>2 338 000</i>	<i>1 469 200</i>	<i>-37,2</i>
<b>Særskilde transporttiltak</b>					
4330	Særskilde transporttiltak	19 400	20 000	21 300	6,5
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	100 000 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>2 072 400</i>	<i>100 020 000</i>	<i>21 300</i>	<i>-100,0</i>
<b>Jernbaneformål</b>					
4352	Jernbanedirektoratet	6 538	4 500	5 900	31,1
4354	Statens jernbanetilsyn	15 698	14 400	15 000	4,2
5611	Aksjer i Vygruppen AS			25 000	100,0
5672	Bane NOR SF – utbytte		63 000	53 000	-15,9
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>22 236</i>	<i>81 900</i>	<i>98 900</i>	<i>20,8</i>
	Sum programområde 21	4 307 377	103 061 100	2 074 800	-98,0
<b>Posttenester</b>					
4370	Posttenester	24 300			0,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>24 300</i>			<i>0,0</i>
	Sum programområde 22	24 300			0,0
	Sum inntekter	4 331 677	103 061 100	2 074 800	-98,0

### 3.2 Bruk av stikkordet «*kan overførast*»

Under Samferdselsdepartementet blir stikkordet «kan overførast» foreslått knytt til desse postane utanom postgruppe 30-49.

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2023	Forslag 2024
1301	50	Noregs forskingsråd mv.		145 200
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	19 964	1 934 600
1315	71	Tilskot til pålagde oppgaver		2 887 300
1320	22	Drift og vedlikehald av riksvegar		9 720 700
1320	28	Trafikant- og køyretøytilsyn	30 086	2 429 600
1320	29	OPS-prosjekt		4 619 000
1320	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport	30 239	22 400
1320	65	Tilskot til fylkesvegar	125 871	415 300
1320	66	Tilskot til tryggare skulevegar og nærmiljø	7 079	23 600
1320	72	Tilskot til riksvegferjedrifta	17 381	3 284 000
1330	60	Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	20 000	337 400
1330	76	Reiseplanleggjar og elektronisk billettering	15 953	138 100
1332	63	Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	357 265	2 571 500
1332	65	Konkurransen Smartere transport	1 500	
1332	66	Tilskot til byområde	93 426	3 877 900
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utgreiingar	18 000	144 200
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	836 400	5 368 800
1352	74	Tilskot til togmateriell mv.		10 600
1370	70	Kjøp av posttenester	5 258	1 680 600

### 3.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2023

Tabell 3.1 og 3.2 viser løvingsendringer i statsbudsjettet 2023 etter saldert budsjett 2023.

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

							(i 1 000 kr)
Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2023	Endring	Revidert budsjett	
1300	01	118	490	171 700	9 608	181 308	
1300	70	118	490	30 200	645	30 845	
1300	71	118	490	77 800	1 662	79 462	
1300	72	118	490	3 000	-3 000	0	
1301	21	118	490	11 200	-3 761	7 439	
1301	50	118	490	139 200	2 973	142 173	
1301	70	118	490	63 800	1 363	65 163	
1310	70	118	490	942 100	20 123	962 223	
1311	72	118	490	0	7 927	7 927	
1313	01	118	490	286 500	5 751	292 251	
1314	01	118	490	90 100	1 376	91 476	
1315	71	118	490	1 660 000	-514 544	1 145 456	
1320	01	118	490	4 233 100	466 041	4 699 141	
1320	22	118	490	9 361 400	1 237 317	10 598 717	
1320	28	118	490	2 292 300	81 269	2 373 569	
1320	29	118	490	3 020 000	95 742	3 115 742	
1320	30	118	490	10 114 000	376 341	10 490 341	
1320	64	118	490	21 000	-6 510	14 490	
1320	65	118	490	389 600	9 096	398 696	
1320	66	118	490	22 100	516	22 616	
1320	72	118	490	3 146 600	67 209	3 213 809	
1320	73	118	490	647 700	13 834	661 534	
1321	70	118	490	6 103 100	130 357	6 233 457	
1323	01	118	490	19 400	250	19 650	
1330	60	118	490	316 500	7 389	323 889	
1330	76	118	490	82 800	1 769	84 569	
1330	77	118	490	20 000	427	20 427	
1330	78	118	490	30 400	649	31 049	
1332	63	118	490	2 145 000	-271 122	1 873 878	

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2023	Endring	Revidert budsjett
1332	65	118	490	11 100	259	11 359
1332	66	118	490	3 302 300	110 096	3 412 396
1352	01	118	490	367 200	5 728	372 928
1352	21	118	490	135 900	2 903	138 803
1352	70	118	490	5 207 100	111 220	5 318 320
1352	71	118	490	7 838 800	172 431	8 011 231
1352	73	118	490	17 482 500	373 413	17 855 913
1352	74	118	490	201 200	-64 803	136 397
1352	75	118	490	94 900	2 027	96 927
1352	76	118	490	25 000	2 534	27 534
1354	01	118	490	101 000	2 061	103 061
1356	95	118	490	0	200 110	200 110
1370	70	118	490	1 260 600	106 000	1 366 600

Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2023	Endring	Revidert budsjett
4311	72	118	490	0	35 376	35 376
4320	01	118	490	172 300	35 000	207 300
4351	96	118	490	0	200 110	200 110
5611	85	118	490	0	66 500	66 500
5619	80	118	490	8 500	1 868	10 368
5672	85	118	490	63 000	-13 000	50 000

*Del II*  
*Nærmere omtale av bevilgningsforslagene*



## 4 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

### Programområde 21 Innenlands transport

#### Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1300	Samferdselsdepartementet	279 590	282 700	301 700	6,7
1301	Forskning og utvikling mv.	167 723	214 200	187 100	-12,7
	Sum kategori 21.10	447 313	496 900	488 800	-1,6

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
4300	Samferdselsdepartementet	687	700	900	28,6
	Sum kategori 21.10	687	700	900	28,6

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 488,8 mill. kr i utgifter og 0,9 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 182,9 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 37 mill. kr til kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 81,8 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 187,1 mill. kr. Bevilgningen til samferdselsforskning, som er på 145,2 mill. kr, fordeles på pro-

grammer i Norges forskningsråd innenfor energi, transport og lavutslipp og til Pilot-T-ordningen som Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter i samarbeid. Videre foreslås 30 mill. kr til tilskuddsordningen til pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser og 11,9 mill. kr til utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Tilskuddsordningen til samferdselsberedskap avvikles. Tilskuddene til Norsk elbilforening og Norsk hydrogenforum blir ikke videreført.

#### Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene gitt i Hurdalsplattformen og hovedprioriteringene i budsjettfor-

slaget med utgangspunkt i målene i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt bl.a. i virksomhetsplanen.

Mål og prioriteringer innen departementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikken som utformes og de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og til underlig-

gende etater. Rapportering og prioriteringer går frem av omtalene for de ulike fagområdene og øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, Vygruppen AS, Nye Veier AS, Norske tog AS, Entur AS og Bane NOR SF. Eierskapet til Spordrift AS ble 13. mars 2023 tilbakeført til Bane NOR SF fra Samferdselsdepartementet.

## Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	2024
01	Driftsutgifter	174 744	171 700	182 900
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	27 471	30 200	37 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	76 625	77 800	81 800
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	750	3 000	
Sum kap. 1300		279 590	282 700	301 700

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 182,9 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

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

### Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 37 mill. kr som er en økning på om lag 22 pst. fra saldert budsjett 2023. Det økte bevilgningsbehovet kommer av økt anslag på valutakurser, bl.a. euro og sveitsiske franc.

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

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

- Verdenspostforeningen (UPU)

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

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

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

### Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 81,8 mill. kr. Av bevilgningen går 7,3 mill. kr til å følge opp satsingen på Barnas transportplan for 2022–2027, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det gjelder tilskuddet til Ung i trafikken – Ingen venner å miste og deler av tilskuddet til Trygg Trafikk.

- Bevilgningen for 2024 fordeles med:
- 65,8 mill. kr til Trygg Trafikk



- 4,5 mill. kr til Syklistenes Landsforening
- 2,6 mill. kr til ITS Norge
- 0,6 mill. kr til Transportøkonomisk institutt – *Trafikksikkerhåndboken*
- 2,3 mill. kr til Ung i trafikken – Ingen venner å miste
- 5,0 mill. kr til tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak
- 1,0 mill. kr til prisen *Årets trafikksikkerhetskommune*.

Tilskuddene til Norsk elbilforening og Norsk Hydrogenforum videreføres ikke.

### *Trygg Trafikk*

Det settes av 65,8 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk. 5 mill. kr av tilskuddet gjelder oppfølging av Barnas transportplan.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonens samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon blir gjennomført i en samordnet innsats mot trafikkulykker. Organisasjonen er en pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med på ulykkesutviklingen. Trygg Trafikk har en viktig funksjon overfor fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid gjennom sine regionskontorer, som deltakere i det fylkeskommunale planarbeidet og som rådgivende medlemmer i trafikksikkerhetsutvalgene. Ut fra Trygg Trafikks sentrale rolle og funksjon i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet vurderes et enkeltstående tilskudd å være et egnet virkemiddel.

Trygg Trafikk gjennomfører en rekke tiltak, som bl.a. inngår i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Tiltakene omfatter bl.a. trafikkopplæring i barnehage og skole, informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr og godkjenningssystemet *Trafikksikker kommune*. Organisasjonen leder og koordinerer en rekke prosjekter som læringsportalen *Sykkeldyktig* og *Hjertesone*, og har flere samarbeidsfora.

I tillegg til egne inntekter finansieres Trygg Trafikk gjennom statstilskudd og andre tilskudd. Tilskuddet fra staten vil i 2024 utgjøre om lag 58 pst. av Trygg Trafikks budsjetterte inntekter.

I 2022 spisset Trygg Trafikk sin strategi inn mot de tre satsingsområdene trafikksikkerhet for barn og ungdom, ansvarlige og kompetente trafikanter og systematisk trafikksikkerhetsarbeid.

Trygg Trafikk bidro i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom ulike aktiviteter og informasjons- og påvirkningsarbeid. Hjertesone, digital lærebok for ungdoms- og videregående skoler og sikring av barn i bil var blant områdene Trygg Trafikk arbeidet med i 2022. Organisasjonen utviklet holdningsskapende kampanjer, bl.a. om bruk av bilmodus på mobiltelefon under kjøring.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2024 vil videreføre aktivitetsnivået innenfor de tre satsingsområdene. Eksempelvis vil organisasjonen utarbeide digitale læringsressurser og drive utstrakt kursvirksomhet i barnehage, skole og lærerutdanning samt være en pådriver for økt sikkerhet for fotgjengere og syklist. Trygg Trafikk vil også prioritere å følge opp Barnas transportplan. Organisasjonen vil opprettholde aktivitetsnivået i de nasjonale fellesprosjektene *Sykkeldyktig* og *Hjertesone*. I tillegg vil Trygg Trafikk fortsette innsatsen med godkjenningssystemene *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune*, som begge er et verktøy for systematisk trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunale sektorer.

### *Syklistenes Landsforening*

Det settes av 4,5 mill. kr til tilskudd til Syklistenes Landsforening.

Syklistenes Landsforening har en viktig rolle i arbeidet med å øke sykkelandelen både i byene og på landsbasis. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle foreningens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

Syklistenes Landsforening er en ideell landsomfattende medlemsforening og arbeider for å fremme sykling i Norge og sykkelen som transportmiddel. Foreningen skal arbeide for økt trafikksikkerhet for syklist og deres medtrafikanter, og for å redusere antall ulykker og dødsfall der myke trafikanter er involvert. Videre skal foreningen arbeide for å øke sykkelandelen nasjonalt og i større byområder, og bidra til at fremtidig vekst i persontransporten i stor grad tas ved å sykle og gå. Syklistenes Landsforening er et informasjons- og rådgivingscenter for syklist, kommuner, bedrifter og skoler. Den kan med sin kompetanse om trafikksikkerhet gi faglige innspill til myndighetene. Ut fra organisasjonens rolle i disse nasjonale innsatsområdene vurderes et enkeltstående tilskudd å være et egnet virkemiddel.

I 2022 arbeidet Syklistenes Landsforening bl.a. med prosjektene *Aktive barnehagereiser*, *Hjertesone* og *Sykkeldyktig* som har som formål å gi barn og unge sykkelglede og -ferdigheter. Syklistenes

Landsforening har gitt innspill til flere viktige høringer med mål om å fremme syklistenes interesser, f.eks. ny folkehelsemelding. Foreningen gjennomførte videre den årlige kampanjen *Synlig Syklist*, der deltakere fra lokallag og samarbeidspartnere som kommuner og fylkeskommuner deler ut sykkelulykker og informerer syklistene bl.a. om krav til lys og reflekser på sykkel i mørket. Høsten 2022 arrangerte foreningen Nasjonal sykkelkonferanse i Hamar. Konferansen er en møteplass for aktører som har sykling som fag- og interessefelt. I 2022 var foreningen bidragsyter i forskningsprosjektet *ReCyCLIST*, bl.a. sammen med Transportøkonomisk institutt. Dette er et prosjekt om bruk av nye digitale verktøy for rapportering og oppfølging av sykkelulykker i Agder. Prosjektet skal gi bedre kunnskap om hvordan sykkelulykker kan forebygges.

Syklistenes Landsforening opplyser at foreningen i 2024 vil etablere et sykkelnettverk for kommuner som skal bidra til enklere erfaringsutveksling, kompetanseheving og mer effektivt arbeid med å tilrettelegge for sykling i kommunene. Foreningen vil også bygge videre på arbeidet med *Sykkelvennlig arbeidsplass*, en sertifiseringsordning for virksomheter som ønsker å tilrettelegge for at ansatte skal velge sykkel som transportmiddel til og fra jobb. Videre vil Syklistenes Landsforening fortsette påvirknings- og rådgivingsarbeid for trygg sykkelinfrastruktur, bl.a. gjennom å videreføre kampanjen *Synlig syklist*, der målet i 2024 er å være til stede på over 60 steder og dele ut minst 11 000 sykkelulykker. Foreningen legger også opp til å øke antall sykkelkurs for minoritetsgrupper og har mål om å utvikle kursmal, utdanne minst ti instruktører og holde kurs i alle de store byene i Norge. Syklistenes Landsforening ønsker at summen av deres samlede innsats skal resultere i økt trafiksikkerhet for syklistene og deres medtrafikanter.

### *ITS Norge*

Det settes av 2,6 mill. kr i tilskudd til ITS Norge.

Effektiv bruk av teknologi er ett av fem hovedmål for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2022–2033. ITS Norge er en medlemsforening for aktører knyttet til transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av teknologi i transportsektoren. Et enkeltstående tilskudd vurderes som egnet virkemiddel for å fremme den type bransjesamarbeid som ITS Norge er pådriver for.

I 2022 bidro tilskuddet til ITS Norge til at foreningen kunne være en pådriver for utviklin-

gen av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning om teknologirelaterte saker i transportsektoren. I 2022 hadde ITS Norge også særlig stor aktivitet innen EU-finansiert forskning, bl.a. som koordinator for et EU-støttet teknologiprojekt som involverer transportaktører i en rekke europeiske land.

ITS Norge opplyser at foreningen i 2024 vil drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

### *Transportøkonomisk institutt – Trafiksikkerhetshåndboken*

Det settes av 0,6 mill. kr i tilskudd til Transportøkonomisk institutt – Trafiksikkerhetshåndboken.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for Trafiksikkerhetshåndboken som er gratis tilgjengelig på internett. Håndboken gir en oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av 148 ulike trafiksikkerhetstiltak, bl.a. om hvor effektive disse tiltakene er for å redusere ulykker eller skader ved ulykker.

I 2022 ble tilskuddet brukt til å revidere 27 kapitler, og formålet med tilskuddet er å revidere flere kapitler i 2024. Det er lagt opp til at ingen kapitler skal være eldre enn fem år. Oppdatert informasjon om effekter av trafiksikkerhetstiltak er en sentral forutsetning i trafiksikkerhetsarbeidet og for beregning av virkninger. Trafiksikkerhetshåndboken er den viktigste kilden til kunnskap om slike effekter, og enkeltstående tilskudd vurderes derfor å være et egnet virkemiddel.

### *Ung i trafikken – Ingen venner å miste*

Det settes av 2,3 mill. kr i tilskudd til Ung i trafikken – Ingen venner å miste.

Ung i trafikken – Ingen venner å miste er en landsomfattende medlemsbasert trafiksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen arbeider for å ivareta de unges interesser i trafikken og redusere tallet på unge som blir drept eller hardt skadd, med et særlig fokus på ruspåvirket kjøring. Driftstilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle organisasjonens kunnskapsbaserte og holdningsskapende arbeid for å styrke trafiksikkerheten for unge, som er en trafikantgruppe med høy risiko i trafikken. Tilskuddet inngår i oppfølgingen av Barnas transportplan og satsingen på

økt trafikksikkerhet for barn og unge i perioden 2022–2027.

Organisasjonen når ut til målgruppen gjennom ulike kampanjer, prosjekter, sosiale medier, skolebesøk og undervisningsmaterieell. Ung i trafikken – Ingen venner å miste opplyser at organisasjonen i 2024 vil videreføre arbeidet for å øke bevisstheten og styrke unges holdninger til rus gjennom kampanjer og prosjekter som bl.a. *Death Trip*, *Edru sjåfør* og *Rus, holdninger og atferd i valgfag trafikk* på ungdomsskoler. Organisasjonen vil også drive forebyggende arbeid rettet mot ungdom innenfor innsatsområdene fart, uoppmerksomhet og mikromobilitet, bl.a. ved å arrangere NM i el-sparkesykkel.

#### *Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak og prisen Årets trafikksikkerhetskommune*

Det settes av 5 mill. kr til tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune.

Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner, organisasjoner, interessegrupper mv. I 2022 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 25 ulike tiltak, bl.a. trafikantrettede tiltak som kampanjer og materieell samt fysiske tiltak på trafikkarealer.

Prisen Årets trafikksikkerhetskommune skal fremheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2022 tildelt Sandnes kommune, mens Tjeldsund kommune fikk den i 2023.

#### *Oppfølging av Barnas transportplan*

Barnas transportplan er forankret i Nasjonal transportplan 2022–2033 og omfatter tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge i perioden 2022–2027. For å følge opp Barnas transportplan settes det av i alt 31,3 mill. kr til ulike tiltak i 2024. Disse omfatter:

- 23,6 mill. kr til tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer
- 5 mill. kr i driftstilskudd til Trygg Trafikk på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.
- 2,3 mill. kr i driftstilskudd til organisasjonen Ung i trafikken – Ingen venner å miste på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.
- 0,4 mill. kr til å videreutvikle og drifte Nasjonal Barnetråkløsning på kap. 595 Statens kartverk, post 01 Driftsutgifter, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett.

## Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	687	700	900
	Sum kap. 4300	687	700	900

### Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

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

tee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2024 på 0,9 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen (UPU).

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 709	11 200	11 900
50	Norges forskningsråd mv., <i>kan overføres</i>	135 500	139 200	145 200
70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	20 514	63 800	30 000
	Sum kap. 1301	167 723	214 200	187 100

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

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

Det foreslås å bevilge 11,9 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet.

I 2024 vil bevilgningen gå til å gjennomføre flere utredningsprosjekter. Slike prosjekter er avgjørende som kunnskapsgrunnlag for departementets politikkutforming. Resultatene fra flere utredningsprosjekter publiseres bl.a. på departementets nettsider.

Departementet planlegger bl.a. å få gjennomført en ny undersøkelse om varebiltransport i Norge. Resultatene fra undersøkelsen vil kunne være klare i 2025 og vil kunne anvendes i den nasjonale transportplanleggingen.

Det ble i 2022 gjennomført flere utredningsprosjekter på oppdrag fra departementet.

I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – reformer i veisektoren* ble det lagt opp å evaluere organiseringen av bompengesektoren etter en tid. Oslo Economics, i samarbeid med advokatfirmaet SANDS, gjennomførte høsten 2022 en slik evaluering. Evalueringen inneholder en vurdering av reformens måloppnåelse, bl.a. utviklingen i effektivitet og finansieringsvilkår, brukervennlighet og tilrettelegging for myndighetenes kontroll og styring med at sektoren er mest mulig effektiv. Hovedkonklusjonen var at bompengereformen har vært vellykket. Den gjennomførte evalueringen vil danne grunnlag for departementets videre arbeid.

Som en del av departementets arbeid med å evaluere tilskuddsordningene i byområdene, foretok Transportøkonomisk institutt i 2022 en gjennomgang av kostnadseffektivitet og måloppnåelse i byvekstavtalene.

Oslo Economics gjennomførte i 2022 en transportfaglig utredning i forbindelse med statlig kjøp av regionale ruteflygninger i Sør- og Nord-Norge med oppstart 1. april 2024 samt for helikopterruten Værøy–Bodø med oppstart 1. august 2024. Utredningen bidro til å styrke det faglige grunnlaget for departementets vurderinger ved opplegget for konkurransene som ble utlyst våren 2023.

**Post 50 Norges forskningsråd mv.**

Det foreslås å bevilge 145,2 mill. kr.

Bevilgningen skal bidra til å nå de overordnede målene for transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 33 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Midlene fordeles til programmer i Norges forskningsråd innenfor porteføljen energi, transport og lavutslipp og til Pilot-T-ordningen. Sistnevnte forvaltes i samarbeid mellom Innovasjon Norge og Norges forskningsråd. Programmene finansierer anvendt forskning, innovasjonsprosjekter, teknologiutvikling pilotprosjekter samt samfunnsfaglig transportforskning, bl.a. trafikksikkerhetsforskning.

Norges forskningsråd er et viktig virkemiddel for å nå regjeringens forskningspolitiske mål. Regjeringen har fastsatt fem mål for Forskningsrådet, som er felles for alle departementene. Målene er:

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

Se Prop. 1 S (2023–2024) for Kunnskapsdepartementet for nærmere omtale av Norges forskningsråd.

I tillegg til å finansiere forskningsprosjekter er bevilgningen med på å delfinansiere innovasjonsprosjekter i næringslivet og offentlig sektor, noe som reduserer risikoen for aktørene og gir økt insentiv til å utvikle og teste nye innovative mobilitetsløsninger. Dette er viktig for å utnytte mulighetene som ligger i ny teknologi og for å ta i bruk nye innovative mobilitetsløsninger så raskt som mulig og på en trygg og effektiv måte.

Samferdselsdepartementets forskningsbevilgning hører inn under klima, miljø og miljøvennlig energi som strategisk område i Norges forskningsråd, og departementet har deltatt som observatør i Forskningsrådets porteføljestyre for dette temaet.

I tillegg til det brede transportforskningsprogrammet Transport 2025 og Pilot-T-ordningen bidrar en rekke programmer i Norges forskningsråd til å nå målene i Nasjonal transportplan 2022–2033, bl.a. ENERGIX, SAMRISK II, Pilot-E, Forskningsssentrene for miljøvennlig energi og Skattefunn-ordningen.

Transport 2025-programmet skal bidra til kunnskap, kompetanse og innovasjon slik at transport og mobilitet foregår miljøvennlig, sikkert og effektivt. Programmet bidrar til alle målene i Nasjonal transportplan 2022–2033, og det er bl.a. den viktigste kilden for forskning innen transport-sikkerhet. Det omfatter veitransport, jernbane, luftfart og sjø/kysttransport og skal være et nav for norsk samferdselsforskning og -innovasjon. Norges forskningsråd legger til rette for godt samspill og samhandling mellom Transport 2025 og øvrige programmer i Norges forskningsråd og EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont Europa.

Pilot-T-ordningen finansieres i sin helhet av Samferdselsdepartementet og inngår i Transport 2025-programmet. Ordningen skal bidra til at nye, innovative mobilitetsløsninger tas i bruk i transportsektoren ved å delfinansiere innovasjonsprosjekter i næringslivet der det utvikles og testes nye teknologier og forretningsmodeller med potensial for å bidra til et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Pilot-T vil også kunne bidra til verdiskaping og flere arbeidsplasser gjennom at norske bedrifter og industri får utnyttet mulighetene i det internasjonale markedet for nye innovative mobilitetsløsninger.

Målet med forskningsprogrammet ENERGIX er å støtte en langsiktig og bærekraftig utvikling av energisystemet og bidra til et konkurransedyktig norsk næringsliv i omstillingen til lavutslippssamfunnet. Se Prop. 1 S (2023–2024) for Olje- og

energidepartementet for videre omtale av ENERGIX.

Forskningsprogrammet SAMRISK II skal gi ny kunnskap og forståelse om farer og trusler mot samfunnets evne til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for store påkjenninger.

### **Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser**

Det foreslås bevilget 30 mill. kr. For å kunne støtte prosjekter som går over flere år, foreslås videre en tilsagnsfullmakt på 15 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tilskuddsordningen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren ble startet opp i 2022 og skal gå til prosjekter i transportvirksomhetene som f.eks. Nye Veier AS, Bane NOR SF og Statens vegvesen. Fra 2023 er ordningens formål endret fra fossilfrie anleggsplasser til utslippsfrie anleggsplasser. Det vil si at anleggsplassene ikke lengre kan bruke biodrivstoff for å redusere klimagassutslippene, men kun elektrisitet og hydrogen. Bruk av biodrivstoff gir bl.a. utslipp av CO<sub>2</sub> (som regnes som klimanøytral), og av NO<sub>x</sub>.

Prosjektene skal bidra til å utvikle kunnskap og/eller teknologi som kan gi varige reduksjoner i direkte klimagassutslipp. Videre skal de bidra til å teste ut nullutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren, slik at risikoen og kostnadene ved å ta i bruk slike løsninger reduseres. Ordningen skal også bidra til mer effektive logistikk løsninger for bruk av maskiner og kjøretøy på, eller i direkte tilknytning til, anleggsplasser i transportsektoren.

I 2023 er det gitt tilsagn om tilskudd til elleve prosjekter i regi av Statens vegvesen, Nye Veier og Bane NOR. Av de ti prosjektene er seks nye og fire prosjekter som er videreført fra 2022. Det er bl.a. gitt tilsagn til de tre prosjektene som er omtalt under.

Bane NOR har fått tilskudd til å videreføre pilotprosjektet om ombygging av dieseldrevet skinnegående kjøretøy til batteri fra 2022. Prosjektet vil gi erfaring med ombygging fra diesel til batteri samt bruk av batteriteknologi i forbindelse med drift og vedlikehold av jernbanen.

Nye Veier har fått tilskudd til å videreføre pilotprosjektet om å elektrifisere bruarbeider på Grenlandsbrua (E18 Rugtvedt–Langangen) fra 2022. I 2023 vil arbeidet utvides til å omfatte bygging av to viadukter og to tunneler ved hjelp av strøm, i

stedet for ved hjelp av diesellaggregater. Dette vil gi betydelige utslippsreduksjoner.

I prosjektet *Ny miljøgate i Gran sentrum* vil Statens vegvesen stille krav til nullutslipp for gravemaskiner, person- og varebiler og all masse-transport. Det skal etableres en permanent lade-

stasjon for tungtransport som kommunen vil overta etter anleggsperioden. Prosjektet vil bidra til hvordan krav, tildelingskriterier og bonusordninger i en kontrakt på best mulig måte kan bidra til å redusere klimagassutslipp fra maskinparken.

## Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1310	Flytransport	798 236	942 100	1 934 600	105,3
1313	Luftfartstilsynet	286 583	286 500	305 500	6,6
1314	Statens havarikommisjon	92 546	90 100	99 000	9,9
1315	Tilskudd til Avinor AS	104 000	1 660 000	2 887 300	73,9
	Sum kategori 21.20	1 281 366	2 978 700	5 226 400	75,5

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
4312	Avinor AS	444 370	444 400	305 500	-31,3
4313	Luftfartstilsynet	146 204	167 600	175 000	4,4
5619	Renter av lån til Avinor AS	14 604	8 500	4 000	-52,9
	Sum kategori 21.20	605 178	620 500	484 500	-21,9

Et velfungerende flyrutetilbud kombinert med et desentralisert lufthavnnett er avgjørende for å legge til rette for bosetting og verdiskaping i hele landet. Regjeringen vil i 2024 følge opp målet i Hurdalsplattformen om lavere priser på kortbanenettet på flyrutene omfattet av ordningen med statlig kjøp. Samtidig vil regjeringen prioritere å få ned utslippene fra norsk luftfart og bidra til en sosialt bærekraftig luftfart med seriøse aktører. Regjeringen vil også arbeide for en økonomisk bærekraftig luftfartssektor der det er mulig å drive lønnsomt. Gjennom dette følger regjeringen fortløpende opp målene fastsatt i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi*.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon, eierstyring av Avinor AS (Avinor) samt kjøp av flytransporttjenester.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart, er arbeidstilsyn for flygende personell og tilsynsmyndighet for romfart. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, i tillegg til jernbane-, vei-, sjøfarts- og forsvarssektoren. Fra 1. januar 2024 får havarikommisjonen ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innenfor romaktiviteter samt på tivoli- og taubaneområdet. Avinor har ansvaret for 43 sivile lufthavner med rutetraffikk og leverer flysikringstjenester til både

sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS.

Samlet foreslås det bevilget 5 226,4 mill. kr til luftfartsformål, som er en økning på 75,5 pst. fra saldert budsjett 2023. Til kjøp av flytransport foreslås det bevilget 1 934,6 mill. kr, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås bevilget til sammen 404,5 mill. kr. Det foreslås bevilget 2 887,3 mill. kr til bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og til planlegging og bygging av ny lufthavn i Bodø. Dette inkluderer kjøp av tomt til den nye lufthavnen i Bodø.

## Resultatrapport 2022

### Luftfartsmarkedet

Starten på 2022 var preget av reiserestriksjoner og smittevern på grunn av koronapandemien. Russlands angrep på Ukraina 24. februar 2022 har hatt dype og vidtrekkende konsekvenser for hele samfunnet. For luftfarten har krigen bl.a. medført endrede reisevaner og behov for sikkerhetstiltak. Selv om reiseaktiviteten økte kraftig fra 2021 til 2022, er trafikken fortsatt ikke på nivå med 2019 som var siste normalår før koronapandemien. Målt i antall passasjerer økte trafikken med 100 pst. fra 2021 til 2022. Totalt ble det registrert 47 millioner terminalpassasjerer på norske lufthavner, fordelt med 27,9 millioner innenriks, 18,6 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore installasjoner på kontinentalsokkelen. Dette tilsvarer en økning på 57 pst. i innenlands-

trafikken, mens utlandstrafikken økte med 259 pst. Offshoretrafikken steg med 2 pst.

Figur 4.1 viser utviklingen i antallet flypassasjerer i perioden 2012–2022.

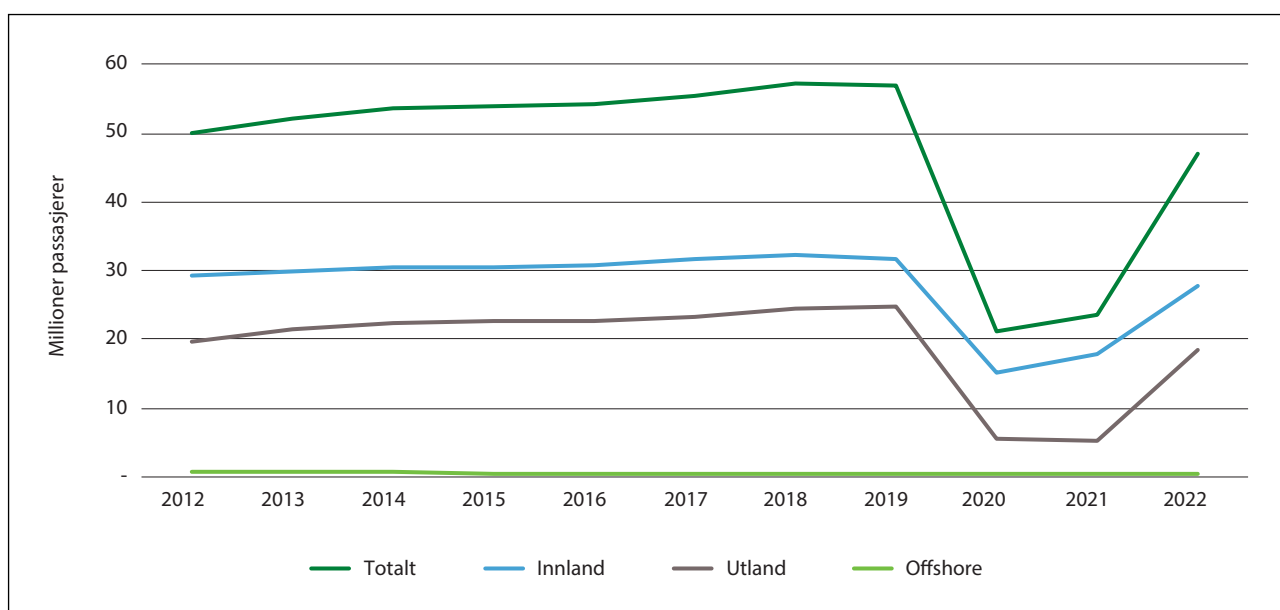
Tall fra Avinor viser at antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske lufthavner i 2022 økte med 34 pst. fra 2021. Innenlands var økningen på 19 pst., mens utlandstrafikken steg med 139 pst. Antall offshore helikopterflyginger steg med 1 pst. Utviklingen siden 2012 går frem av figur 4.2.

Avinors inntekter ble i 2022 påvirket både av reiserestriksjoner på begynnelsen av året og endrede reisevaner etter Russlands angrep på Ukraina. Samlet reiste 44 millioner passasjerer via Avinors lufthavner i 2022, som er 17 pst. færre enn i 2019.

På grunn av selskapets krevende økonomiske situasjon og en egenkapitalandel under det vedtektsfestede kravet, vedtok staten at det ikke skulle betales utbytte fra Avinor i 2022. Selskapet hadde i hele 2022 unntak fra egenkapitalkravet i vedtektene.

Avinors nye senter i Bodø for fjernstyrte tårn ble åpnet i mai 2022, og ved utgangen av året var tårntjenestene ved åtte lufthavner drevet fra sentret. Nytt non-Schengen-område på Oslo lufthavn ble tatt i bruk sommeren 2022. Forberedende arbeider for ny lufthavn ved Mo i Rana startet opp høsten 2022, og på slutten av året vedtok Avinor å bygge ny lufthavn i Bodø.

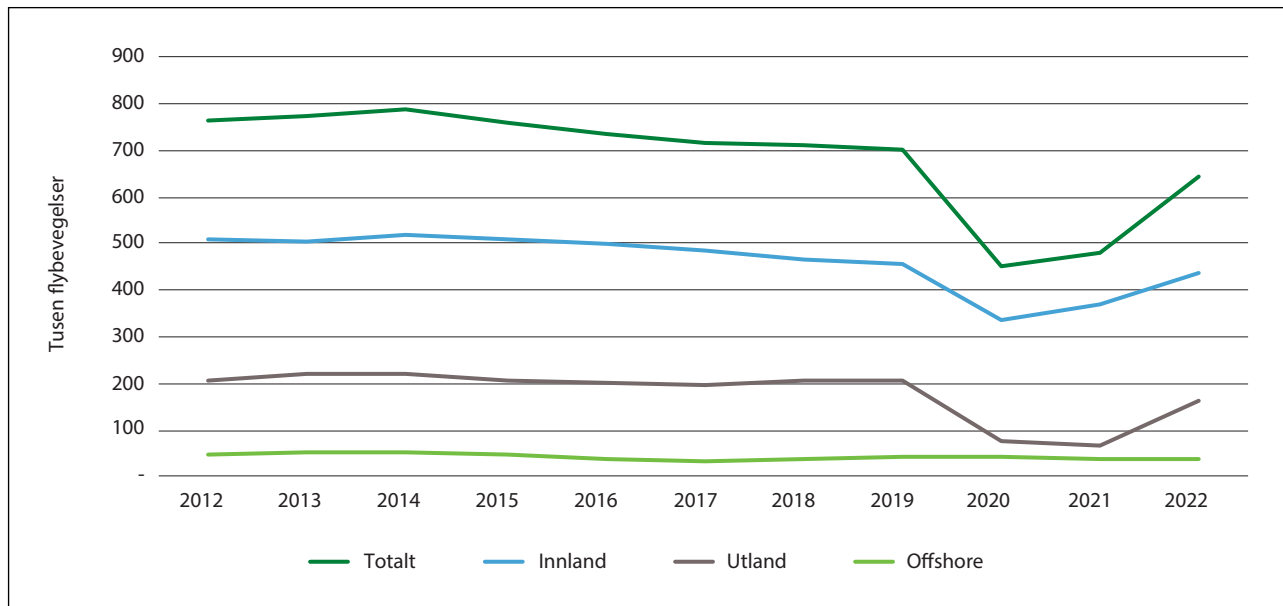
2022 var et krevende år for flere av operatørene i norsk luftfart. Ved inngangen av 2022



Figur 4.1 Passasjerer ved norske lufthavner 2012–2022

Kilde: Avinor AS





Figur 4.2 Antall flybevegelser ved norske lufthavner 2012–2022

Kilde: Avinor AS

opererte SAS, Norwegian, Flyr, Widerøe, Air Leap, DAT og Lufttransport (helikopter) innenlands i Norge. Air Leap innstilte sine flyginger 24. januar 2022 og gikk senere konkurs, mens Flyr begjærte oppbud 31. januar 2023. Det norske flyselskapet Norse Atlantic Airways, som baserer sin drift på interkontinentale flyginger, startet sin virksomhet i juni 2022.

### Flysikkerhet

Flysikkerheten i Norge er generelt høy. Luftfartstilsynet erfarer at luftfartsaktørene har stor oppmerksomhet rundt security- og flysikkerhetsarbeidet. Selv om 2022 startet med nedstengning på grunn av koronarestriksjoner, utførte Luftfartstilsynet kun 4 pst. færre tilsyn enn det som var planlagt for året. Færre tilsyn skyldtes i hovedsak enten opphør av aktivitet hos tilsynsobjektet, eller at Luftfartstilsynet vurderte at tilsynsaktiviteter kunne kanselleres eller flyttes. Alle lovpålagte tilsyn ble gjennomført. Luftfartstilsynet utarbeidet i 2022 risikoprofiler for alle 26 fly- og helikopterselskaper med norsk lisens og alle flyskoler med norsk godkjenning. Risikoprofilene oppdateres fortløpende og danner grunnlag for planlegging av tilsynsprogram, og for å avklare hva som særlig skal kontrolleres på tilsyn.

Sikkerhetsmålene for kommersiell luftfart for årene 2017–2021 ble nådd, med unntak for gruppen «andre kommersielle fly». Rapporten *Norske flysikkerhetsresultater 2021* ble publisert 15. juni

2022. I 2022 fortsatte Luftfartstilsynet arbeidet med å oppdatere det norske flysikkerhetsprogrammet som skal godkjennes av Samferdselsdepartementet. I programmet er det fastsatt flysikkerhetsmål for 2022–2026 for kommersiell luftfart og droner samt for privatflyging for 2019–2028. Tilsynet utarbeidet også en oppdatert nasjonal flysikkerhetsplan som ble publisert i desember 2022.

I 2022 økte Luftfartstilsynet tilsynsvirksomheten på helikopterdekk offshore, og det ble avdekket relativt mange avvik. I samarbeid med Petroleumstilsynet utarbeidet Luftfartstilsynet i 2022 en femårsplan for økt tilsynsvirksomhet offshore. I 2022 kom det nytt cyber security-regelverk innenfor security-området. Luftfartstilsynet gjennomførte i 2022 et betydelig antall tilsynsaktiviteter rettet mot digital sikkerhet.

### Droner

Luftfartstilsynets nettportal *flydrone.no* inneholder et droneoperatørregister samt nettkurs og en nettbasert eksamen for dronepiloter. Ved utgangen av 2022 var 2 664 organisasjoner og 19 500 privatpersoner registrert som droneoperatører, en økning på anslagsvis henholdsvis 33 og 23 pst. fra forrige årsskifte. 22 800 personer hadde ved utgangen av 2022 gjennomført nettbasert eksamen. Luftfartstilsynet utstedte 67 autorisasjoner innenfor spesiell kategori og seks godkjenninger knyttet til statsluftfart i 2022.

I 2022 arbeidet Luftfartstilsynet med innspill fra berørte aktører, herunder Avinor, om hvordan luftrommet skal organiseres for å ivareta bemannet og ubemannet trafikk. I dette arbeidet er det bl.a. sett på hvordan kunngjøringstjenesten må organiseres for å sikre utveksling av informasjon mellom aktørene og hvordan CIS-funksjonen (Common Information Service) kan organiseres. Arbeidet vil fortsette i 2023.

Regelverk for sertifisert kategori var på høring i 2022, og det ventes vedtatt i 2024. Dette regelverket omfatter bl.a. bemannede VTOL-luftfartøyer (fartøyer som kan lande og lette uten rullebane) samt regler for sertifisering av droner.

I 2022 var det ingen innrapporterte skader på personer ved bruk av droner. Det ble rapportert 18 konfliktilfeller mellom droner og bemannet luftfart der dronen var for nær annen lufttrafikk. Luftfartstilsynet har gjennomført informasjonskampanjer og andre tiltak for å forebygge slike ulykker og hendelser.

#### Klima og miljø

På FNs luftfartsorganisasjon ICAOs (International Civil Aviation Organization) 41. generalforsamling i 2022 ble det vedtatt en ambisjon om netto nullutslipp av CO<sub>2</sub> i internasjonal luftfart fra 2050.

Luftfarten påvirker miljøet ved ulike former for utslipp. Ifølge Statistisk sentralbyrå tilsvarte klimagassutslippene fra all innenriks luftfart 912 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2021. Dette utgjorde 1,9 pst. av samlede innenriks utslipp i 2021 mot 1,6 pst. i 2020 og 2,3 pst. i 2019. Nedgangen fra 2019 skyldtes betydelig mindre flytrafikk som følge av koronapandemien. Offisielle tall fra 2022 er ennå ikke tilgjengelig.

Det ble omsatt 3,2 millioner liter avansert biodrivstoff til luftfart i 2022, en økning fra 2,6 millioner liter i 2021. Det gir en utslippsreduksjon på 8 000 tonn CO<sub>2</sub> og tilsvarer omsetningskravet for avansert biodrivstoff på 0,5 pst. som ble innført 1. januar 2020.

De sentrale virkemidlene for å redusere utslippene fra luftfart på kort sikt er CO<sub>2</sub>-avgiften og EUs kvotesystem, EU ETS. Sistnevnte gjelder kun flyginger til destinasjoner innenfor EØS. Norge har fra 2021 deltatt i den frivillige fasen av FNs globale markeds mekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart, CORSIA. Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet har samarbeidet om å følge opp forslag til forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart (RefuelEU Aviation), som introdu-

serer et felleseuropeisk omsetningskrav for bærekraftig drivstoff i luftfarten.

For å legge til rette for utvikling og testing av null- eller lavutslippsteknologi og for å promotere Norge som arena for dette arbeidet, samarbeidet Luftfartstilsynet også med en rekke nasjonale og internasjonale aktører. På europeisk nivå har Luftfartstilsynet, gjennom en innovasjonsavtale med EASA som spesielt omtaler regional nullutslippsluftfart, en løpende dialog om områder for mulig samarbeid. Videre har Luftfartstilsynet, i samarbeid med Avinor, Norsk Industri og SINTEF, etablert programmet *Grønn luftfart*.

Luftfarten påvirker miljøet også ved støy og lokal forurensing rundt lufthavnene. Luftfartstilsynet gir i forbindelse med konsesjonssøknader veiledning til lokale myndigheter om støyreduserende tiltak. I 2022 foreslo Luftfartstilsynet en omfattende revisjon av veilederen *M128* for å øke forståelsen for hva som genererer flystøy og hvordan man kan redusere denne støyen der dette er nødvendig. Videre arbeider Luftfartstilsynet nasjonalt og i internasjonale arbeidsgrupper med tiltak for å redusere støybelastningen fra luftfarten.

#### Samfunnssikkerhet

Samferdselsdepartementet ba i 2022 Luftfartstilsynet etablere et digitalt responsmiljø for luftfartssektoren, som skal motta informasjon om sårbarheter og hendelser, vurdere informasjonen og varsle aktuelle luftfartsaktører etter behov. Formålet var å bidra til å redusere risiko for digitale anslag som i verste fall kan påvirke flysikkerheten negativt. Det digitale responsmiljøet for luftfartssektoren var i ordinær drift 1. juni 2023.

Luftfartstilsynet har over tid arbeidet for å få frem sin rolle i totalforsvaret og for å bedre samarbeidet med Forsvaret, spesielt Forsvarets operative hovedkvarter. Krigen i Ukraina og den sikkerhetspolitiske situasjonen har medført at Luftfartstilsynet har fått en større rolle i totalforsvaret og spesielt på luftromsområdet. Dialogen med Forsvaret gjelder bl.a. utnyttelse av luftrom, både i forbindelse med øvelser og alliert trening, og om praktisk innhold til aktuelle beredskapstiltak i Sivilt beredskapssystem.

#### Universell utforming

Som ledd i arbeidet med å sikre tilgjengelighet for alle, gjennomførte Luftfartstilsynet i 2022 fem inspeksjoner av universell utforming ved lufthavner. Universell utforming av ombordstigningsløs-

ninger er noe Luftfartstilsynet legger særlig vekt på. Avinor gjennomførte i 2022 bygningsmessige tiltak på elleve lufthavner for å forbedre universell utforming for de reisende. Tiltakene omfattet bl.a. utbedring av belysning, stigningsforhold på ramper og kontraster rundt døråpninger. Tiltakene gjennomføres som en del av selskapets vedlikeholdsprogram for perioden 2019–2025. Oslo lufthavn, Gardermoen, og lufthavnene i Bergen, Trondheim og Stavanger, utfører kontinuerlig endringer og forbedringer, også innen universell utforming. Alle Avinors lufthavner tilbyr assistansetjeneste.

#### Digitalisering

Luftfartstilsynet arbeidet i 2022 med flere digitaliseringsprosjekter, bl.a. å forbedre droneportalen *flydrone.no*, etablere et prosjekt for å digitalisere søknadsprosessen for personsertifikater og avviksbehandling etter tilsyn. Tilsynet har også etablert en digital løsning for årlig kontroll av akkreditering/vandel hos personer som skal ha adgang til sikkerhetsbegrensede områder på lufthavner.

#### Arbeidstilsyn

Luftfartstilsynet arbeidet i 2022 for å sikre en hensiktsmessig og god oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten. Sentralt i arbeidet var å etablere et system for å innhente informasjon og kartlegge utenlandske selskaper i norsk luftfart. Sterk konkurranse i luftfartssektoren påvirker rammebetingelsene og arbeidsforholdene til besetningsmedlemmer. Dette kommer frem av gjennomførte tilsyn og arbeidsmiljøundersøkelsen som Luftfartstilsynet gjennomførte høsten 2022. Analyse av resultater og oppfølging av funnene er startet og videreføres i 2024.

I samarbeid med bl.a. NHO Luftfart etablerte Luftfartstilsynet i 2022 et prosjekt rettet mot håndtering av «uregjerlige passasjerer».

#### Statens havarikommisjon

Statens havarikommisjons uavhengige undersøkelser skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innenfor transport- og forsvarssektoren. I 2022 offentliggjorde havarikommisjonen 42 rapporter. I tillegg til sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene, ble det gitt 57 sikkerhetstiltak til operatører, tilsyn og departementer. Gjennom undersøkelsene i 2022 bidro Statens havarikommisjon med kunnskap til det nasjonale

risikobildet. Viktige bidrag var de endelige rapportene om helikopterulykken ved Skoddevarre i Alta 31. august 2019, om plutselig tap av oljetrykk i helikopter på vei til Ekofisk i Nordsjøen 25. september 2021 og om møteulykke med to busser ved Tangen 11. mars 2021.

#### Utfordringer, mål og prioriteringer i 2024

Behovet for å finne løsninger på klimakrisen er større enn noen gang. Samtidig er verden preget av usikkerhet og ustabilitet som følge av krigen i Ukraina og krisene som er utløst i de europeiske energimarkedene. Effektene av koronapandemien preger fortsatt internasjonal handel og sentrale forsyningskjeder. En viktig del av arbeidet med den nasjonale luftfartsstrategien som ble lagt frem i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart*, har vært å kartlegge de ulike konsekvensene for luftfarten som følge av utviklingen de siste årene.

Koronapandemien medførte et stort fall i etterspørselen etter flyreiser, og lufthavner og flyselskap led store økonomiske tap. Stortinget vedtok en rekke tiltak for luftfarten for å støtte virksomhetene og for å opprettholde et minimumstilbud av flyruter gjennom pandemien. Trafikkutviklingen og reisemønsteret indikerer at innhenting har vært sterkest innen segmentet ferie- og fritidsreisende. Innen segmentet forretningsreisende er nivåene fortsatt lavere enn før pandemien, noe som har sammenheng med at folk nå i større grad tar i bruk digitale hjelpemidler for å avvikle møter. Samtidig er det viktig for regjeringen å legge til rette for et luftfartstilbud som dekker samfunnets behov for fremtiden.

Det overordnede klimamålet for innenlands luftfart er å fremskynde omstillingen mot null- og lavutslippsluftfart. Samferdselsdepartementet gjennomførte tidlig høsten 2023 en høring om virkemidler for å fremskynde innfasing av null- og lavutslippsfly i norsk luftfart. Departementet har vært medarrangør av en konferanse i september, sammen med programmet *Grønn luftfart* etablert av Luftfartstilsynet, Avinor, Sintef og Norsk Industri, der dette var hovedtema. Luftfartstilsynet og Avinor arbeider allerede med å legge til rette for testaktiviteter i Norge.

#### Avinors økonomi

Etter vedtektene skal Avinor i størst mulig grad være selvfinansierende og drive samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme enheter. I Hurdalsplattformen har regje-

ringen sagt at den vil styrke og videreutvikle Avinor-modellen. Med unntak av støttetiltak under koronapandemien har Avinor i all hovedsak vært selvfinansierende siden selskapet ble etablert i 2003. Flytrafikken og Avinors inntekter er foreløpig ikke tilbake på nivået før pandemien, og Avinor er i en vanskelig økonomisk situasjon. Samferdselsdepartementet vil foreta en samlet gjennomgang av Avinors økonomi og ev. komme tilbake til Stortinget med forslag dersom det skulle bli nødvendig.

### Flysikkerhet

Ett av målene i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i transportsektoren. Sikkerheten i norsk luftfart er generelt høy. Luftfartstilsynet påpeker at det er flere utfordringer knyttet til sikkerhetsnivået for innlands helikopteroperasjoner, allmennflyging og luftsport, enn annen kommersiell luftfart. Luftfartssektoren er fortsatt preget av økonomiske utfordringer med lavere passasjertall, høy rente, lav kronekurs og mangel på reservedeler. Det er likevel ikke indikasjoner på at dette har påvirket flysikkerheten negativt. Luftfartsstrategien fremhever viktigheten av at flysikkerhetsarbeidet videreutvikles slik at aktørenes sikkerhetsytelse og andre sikkerhetsfaktorer i større grad blir vurdert i en helhetlig sammenheng. Luftfartsmyndighetene skal være en pådriver for nasjonalt og internasjonalt samarbeid på områder der det er behov for ny kompetanse og utvikling. Det følger av luftfartsstrategien at Luftfartstilsynet bl.a. skal legge til rette for sikker integrering av ny teknologi og nye løsninger ved å etablere hensiktsmessige arenaer for teknologiutvikling hvor luftfartsaktører, luftfartsmyndigheter og andre kan vurdere og håndtere risiko og andre konsekvenser av ny teknologi i luftfarten.

### Arbeidstilsyn

Det følger av luftfartsstrategien at regjeringen vil bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell og skal fortsette arbeidet med løpende overvåkning og tilsyn med flyselskapers virksomhet i Norge. Videre skal Luftfartstilsynet gjennom håndheving bidra til effektiv etterlevelse av norsk arbeidsmiljølovgivning. Luftfartstilsynets arbeidstilsynsfunksjon er tilført to stillinger i 2023. Dette vil medføre økt kapasitet fra medio 2024.

I *Arbeidsmiljøundersøkelsen 2022* kartla Luftfartstilsynet arbeidsmiljøet for besetningsmedlemmer i sivil luftfart. Rapporten viser at en stor del av de arbeidsmiljømessige problemene som er gjennomgående i luftfarten, har sammenheng med arbeids- og hviletidsordningene. Problemstillingene er dermed mer sammensatte. Oppfølging av arbeids- og hviletidsordningene krever også samarbeid på europeisk nivå gjennom EASA og i samarbeid med andre lands tilsynsmyndigheter der det er aktuelt. Luftfartstilsynet skal prioritere oppfølgingen av dette i 2024.

### Digitalisering

Luftfartstilsynet arbeider med å digitalisere tjenester i henhold til tilsynets digitaliseringsstrategi og -plan. Aktuelle prosjekter for 2024 er søknadsprosess for personsertifikater, avvikshåndtering i forbindelse med tilsyn av aktører, og digitalisering av bakgrunnssjekk. Luftfartstilsynet arbeider med å effektivisere egne arbeidsprosesser og brukergrensesnittene mot aktørene i norsk luftfart. Digitalisering av skjema er en pågående oppgave.

Avinor ønsker å utnytte potensialet for mer datadrevet kundeinnsikt, til fordel både for selskapet selv, flyselskapene og de kommersielle aktørene på lufthavnene. Dypere kundeinnsikt gjør det mulig å forbedre kundeopplevelsen og gi grunnlag for økte kommersielle inntekter på sikt. Det er etablert en prediksjonsplattform som i 2022 ga resultater i form av bedre prediksjon i forbindelse med dimensjonering av vaktplaner. Videre jobber Avinor med konseptet *smart lufthavndrift* innenfor ulike bruksområder, herunder intelligent drift og vedlikehold av bygg og infrastruktur. Det gjør det også mulig å integrere fjernstyrte operasjoner, autonome enheter og datadeling/samhandling med eksterne samarbeidspartnere. Autonome kjøretøy, sensorer og droner er blant de teknologiske løsningene som kan bygge opp under mer kostnadseffektiv drift gjennom nettverkseffekter og stordriftsfordeler.

### Droner

Luftfartstilsynet skal i 2024 videreføre kampanjer for å øke brukerregistreringen i droneregisteret og rette søkelyset på ulovlig dronetrygging.

For å få et velfungerende dronemarked er det svært viktig at aktørene får tilgang til luftrom. Arbeid med luftromsorganisering og integrering av bemannet og ubemannet luftfart vil være en prioritert oppgave også i 2024. Luftfartstilsynet skal i 2024 jobbe med implementeringen av et rettslig

rammeverk som skal klargjøre ansvarsforhold og roller i kunngjøringstjenesten og felles informasjonstjenester (CIS), inkl. å gjennomføre felleseuropeiske regler for dronetrafikkstyringskonseptet U-space. Hensikten er at både bemannede og ubemannede flygninger kan gjennomføres på en effektiv og sikker måte.

I 2024 skal Luftfartstilsynet prioritere å øke kapasiteten på tilsyn sammenliknet med 2023. Tilsynene prioriteres ut fra risiko. Regelverket for sertifisert kategori (operasjonene med høyest risiko) er forventet trinnvis innført i perioden 2024–2025. Med implementeringen av dette regelverket vil det følge krav om at Luftfartstilsynet godkjenner utdanning og skoler. I dag er det kun krav om at skolene selvdeklarerer at de tilbyr praktisk trening og vurdering på dronemiljøet, og at disse følges opp av Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet skal i 2024 iverksette markedstilsyn med droner som innføres og omsettes i Norge.

#### Samfunnssikkerhet

Luftfarten blir stadig mer digitalisert, noe som kan føre til økt sårbarhet. Innenfor luftfart registreres stadig flere anslag mot nettverks- og informasjonssystemer. Det er imidlertid ikke registrert anslag som har fått direkte konsekvenser for flysikkerheten. Luftfartstilsynet skal i 2024 prioritere beredskap på dette området gjennom bl.a. responsmiljøet for digitale hendelser.

Nytt felleseuropeisk regelverk om digital sikkerhet i luftfarten stiller krav om at luftfartsmyndigheten skal ha kapasitet til å analysere digitale sårbarheter og hendelser. Regelverket trer i kraft 2. februar 2026. I perioden frem mot dette er det viktig å styrke evnen til å analysere sårbarheter og hendelser i Luftfartstilsynet.

Det er utpekt enkelte skjermingsverdige objekter og systemer i luftfarten etter tidligere sikkerhetslov som videreføres i henhold til ny sikkerhetslov. Tilsyn med disse vil bli prioritert i 2024.

Luftfartstilsynet vurderer kontinuerlig om private luftfartsaktører er så viktige for nasjonal sikkerhet at de bør underlegges lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). I så fall gis det en anbefaling til Samferdselsdepartementet, som vurderer vedtak om underleggelse.

Behovet for at Luftfartstilsynet støtter utviklingen av totalforsvaret har økt på grunn av krigen i Ukraina. Luftfartstilsynet samarbeider med Forsvarets operative hovedkvarter og deltar jevnlig på koordineringsmøter mellom sivil og militær

sektor. Luftfartstilsynet skal i 2024 prioritere revisjon av tiltak i Sivilt beredskapssystem i dialog med bl.a. Forsvaret, slik at disse blir mer gjennomførbare og hensiktsmessige.

#### Klima og miljø

I omstillingen mot lavutslippssamfunnet vil Samferdselsdepartementet i 2024 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Skal luftfarten kunne defineres som klima- og miljømessig bærekraftig, er det avgjørende at den utvikler seg i takt med og er forenelig med nasjonale og internasjonale klimamål. Regjeringen legger med luftfartsstrategien opp til at norske myndigheter skal arbeide for et høyere ambisjonsnivå i europeiske og internasjonale prosesser knyttet til mål om klima og luftfart.

Luftfartsstrategien beskriver videre behovet for utvikling på flere områder for å redusere utslipp av klimagasser fra luftfarten. Bl.a. er innføring av null- og lavutslippsteknologier og bruk av bærekraftig flydrivstoff viktige tiltak for at luftfarten skal nå klimamålene på kortere og lengre sikt. I tråd med strategien har Samferdselsdepartementet startet oppfølgingen av hvordan staten kan bruke sin innkjøpsmakt til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for en mer klimavennlig lufttransport gjennom de to neste avtaleperiodene for FOT-anskaffelsene (med oppstart i april 2024 og november 2027/2028) og ved å vurdere en mulig pilot-/utviklingskontrakt på området. Sammen med hvordan man best kan tilrettelegge og tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly, vil dette være en viktig del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Avinor arbeider samtidig for at lufthavndriften i Norge blir fossilfri i 2030.

Hovedvirkemiddelet for å fremme bruken av bærekraftig flydrivstoff er det nasjonale omsetningskravet (p.t. 0,5 pst). For en nærmere omtale av det nasjonale omsetningskravet for bærekraftig flydrivstoff, se kapittel 5 Klima og miljø i del III. I 2024 vil Samferdselsdepartementet arbeide videre med å følge opp og vurdere Europakommisjonens forslag til ny forordning for bærekraftig drivstoff i luftfarten, RefuelEU Aviation. Dette skal gjøres i samarbeid med Klima- og miljødepartementet.

For å følge opp resolusjon fra Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart ICAOs 41. generalforsamling i 2022 skal Samferdselsdepartementet i 2024 oppdatere den norske handlingsplanen for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp i luftfarten, der aktuelle tiltak innrapporteres til ICAO. Det vil

gjøres i tett samarbeid med Luftfartstilsynet og luftfartsaktører.

Luftfartstilsynet skal i 2024 arbeide videre med støyreduserende tiltak, herunder bidra i ICAOs arbeid med overvåking av helikopterstøy og utarbeiding av støystandarder for supersoniske fly.

Avinor følger opp miljøbelastning i nærområdene til lufthavnene. Risiko for forurensing av vannressurser og grunnforhold fra drift av Avinors lufthavner er i hovedsak knyttet til avising av fly og rullebaner, brannøvelser og risiko for drivstofflekkasjer. Avinor prioriterer at drift og utvik-

ling av lufthavner ikke påvirker vannressurser negativt. Selskapet gjennomfører miljøovervåking med dokumentering av vannressursenes tilstand ved rundt halvparten av lufthavnene. Videre har Avinor kartlagt fluorholdig forurensing (PFAS) fra tidligere bruk av brannskum ved alle lufthavnene. Det er utarbeidet tiltaksplaner for opprydding ved flere lufthavner. Endringer i isingsforhold på grunn av klimaendringer kan påvirke flysikkerheten på ulike måter. Luftfartstilsynet har derfor satt i gang et arbeid for å se nærmere på dette området.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	798 236	942 100	1 934 600
	Sum	798 236	942 100	1 934 600

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

#### Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det foreslås bevilget 1 934,6 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2024, som er mer enn en dobling av bevilgningen i saldert budsjett 2023.

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Departementet inngår flerårige kontrakter for drift av rutene, som tildeles etter åpen konkurranse. Rutene i Sør-Norge er i hovedsak rettet mot Oslo og Bergen, og i Nord-Norge mot nærmeste regionale senter med videre forbindelser til Oslo og andre destinasjoner.

Samferdselsdepartementet har i 2023 gjennomført konkurranser om regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge med kontraktsoppstart 1. april 2024 samt helikopterruten Værøy–Bodø med kontraktoppstart 1. august 2024. To nye ruter inkluderes i FOT-ordningen, Stord–Oslo i Sør-Norge og Kirkenes–Tromsø i Nord-Norge. I de nye avtalene halveres maksimaltakstene for billetter fra prisjustert 2024-nivå. Det ventes en økning i etterspørselen som følge av denne prisreduksjonen. På flertallet av rutene økes derfor kravene til setekapasitet for å ivareta den ventede etterspørselsøkningen.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som skal gjelde fra 1. april 2024 (v.v. er en forkortelse for vice versa):

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andenes–Bodø v.v. og Andenes–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Bodø v.v. og Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v. og Stokmarknes–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø v.v. og Brønnøysund–Trondheim v.v.
- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakt som skal gjelde fra 1. august 2024:

- Værøy–Bodø v.v.

Ruteområder i Sør-Norge med kontrakter som skal gjelde fra 1. april 2024:

- Røros–Oslo v.v.
- Florø–Oslo v.v.

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

## Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	2024
01	Driftsutgifter	286 583	286 500	305 500
	Sum	286 583	286 500	305 500

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det kapittel 3.3 i del I.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 305,5 mill. kr.

Luftfartstilsynet fikk fra 1. januar 2023 ansvaret som nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter. I budsjettforslaget inngår en økning på 4,7 mill. kr til å bygge opp og videreutvikle dette tilsynet. Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for norsk romvirksomhet, inkl. overordnet ansvar for tilsynsvirksomheten. Luftfartstilsynet vil i perioden 2024–2025 få faglig bistand fra Norsk Romsenter til tilsynsaktiviteten. Etter 2025 vil Luftfartstilsynet operere som et selvstendig og uavhengig romtilsyn.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området. I tillegg til å gjennomføre godkjenningsprosesser fører Luftfartstilsynet tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, lufthavner, flysikringstjenester, allmennflyging og med at flypassasjerenes rettigheter blir

ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Videre arbeider Luftfartstilsynet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samfunnssikkerhet og beredskap på luftfartsområdet samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell og skal bl.a. bidra til å bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen. Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med løpende overvåkning og tilsyn med flyselskapers virksomhet i Norge og skal gjennom håndheving bidra til effektiv etterlevelse av norsk arbeidsmiljølovgivning. Sentrale oppgaver er kontroll, godkjenning og tilsyn av aktiviteter, veiledning av aktører og koordinering med relevante myndigheter.

Luftfartstilsynet har også en rekke direktoratsoppgaver, bl.a. å utvikle og oppdatere nasjonalt og felleseuropeisk regelverk, drive informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og å være sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Videre bistår Luftfartstilsynet Samferdselsdepartementet med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten. Tilsynet er representert i internasjonale organisasjoner på luftfartsområdet med stor betydning for Norge.

**Kap. 4313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Gebyrinntekter	143 702	167 600	175 000
02	Refusjon av diverse utgifter	2 502		
	Sum	146 204	167 600	175 000

**Post 01 Gebyrinntekter**

Det budsjetteres med 175 mill. kr i gebyrinntekter.

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av aktørene i luftfarten. Gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets utgifter ved godkjenning av og tilsyn med personell, luftfartøy, luftfartsselskaper, lufthavner og andre luftfartsaktører.

Riksrevisjonen la i Dokument 1 (2020–2021) frem en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets

rundskriv R-112 *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*. Ett av funnene i undersøkelsen var at operative sertifikater og teoriprøver i Luftfartstilsynet var overpriset. Videre ble det avdekket at andre tjenester var underpriset, mens gebyrsatsen var lik kostnad for tjenesten på ett område. Luftfartstilsynet har etablert en ny gebyrberegningsmodell som bruker data fra tidsregistreringssystem og relevante kostnader til å fastsette grunnlaget for gebyrberegningen for 2024. Gebyrene som var omfattet av Riksrevisjonens undersøkelse, vil bli beregnet med grunnlag i modellen og nye kalkyler, slik at de blir kostnadsriktige.

**Kap. 1314 Statens havarikommisjon**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Driftsutgifter	92 546	90 100	99 000
	Sum	92 546	90 100	99 000

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det kapittel 3.3 i del I.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås å bevilge 99 mill. kr. Fra 1. januar 2024 skal Statens havarikommisjon gjennomføre undersøkelser av ulykker og hendelser som kan oppstå innenfor romaktiviteter samt på tivoli- og

taubaneområdet. I budsjettforslaget inngår en økning på 4 mill. kr til å dekke utgifter til de nye ansvarsområdene.

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



**Kap. 4312 Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert	
			budsjett 2023	Forslag 2024
90	Avdrag på lån	444 370	444 400	305 500
	Sum	444 370	444 400	305 500

**Post 90 Avdrag på lån**

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. Lånene vil bli

nedbetalt i sin helhet i 2024. Det foreslås å budsjettere med et avdrag på 305,5 mill. kr.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert	
			budsjett 2023	Forslag 2024
80	Renter	14 604	8 500	4 000
	Sum	14 604	8 500	4 000

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det kapittel 3.3 i del I.

**Post 80 Renter**

Renter av statens lån til Avinor, jf. kap. 4312, post 90, fastsettes i henhold til vilkår i låneavtaler mellom staten og selskapet. For 2024 er rentene beregnet å utgjøre 4 mill. kr.

etter skatt på 313 mill. kr. Gitt gjeldende utbytteforventning, tilsier dette et utbytte på 156,5 mill. kr i 2024.

I Avinors vedtekter er det et krav om at selskapet skal ha en egenkapitalandel på 40 pst. Avinor er i en krevende økonomisk situasjon. Samferdselsdepartementet har i flere omganger gitt Avinor unntak fra egenkapitalkravet i vedtektene, senest ut 2023. De siste prognosene fra Avinor viser at selskapets egenkapitalandel etter vedtektene vil utgjøre 38,3 pst. ved utgangen av 2023 og 37,5 pst. ved utgangen av 2024. For ikke å redusere Avinors egenkapital ytterligere foreslås det at det ikke tas utbytte fra Avinor i 2024. Endelig utbytte blir vedtatt på selskapets ordinære generalforsamling i 2024.

**Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS****Post 85 Utbytte**

Den langsiktige utbytteforventningen til Avinor utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. For regnskapsåret 2023 venter Avinor et resultat

**Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	2024
71	Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	104 000	1 660 000	2 887 300
	Sum	104 000	1 660 000	2 887 300

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det kapittel 3.3 i del I.

**Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver**

Det foreslås bevilget 2 887,3 mill. kr til ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn.

*Ny lufthavn ved Mo i Rana*

1 359 mill. kr av den foreslåtte bevilgningen vil gå til Avinors bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten og et lokalt bidrag.

Forberedende arbeider begynte høsten 2022. Kontrakt til totalentreprenør ble tildelt høsten 2022, og byggearbeidene startet opp våren 2023.

Den nye lufthavnen har vært planlagt med en rullebanelengde på 2 200 meter. Lokalt har det vært et ønske om en rullebanelengde på 2 400 meter. Økt rullebanelengde forutsetter lokal delfinansiering, jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023). Det ble lagt til grunn at det lokale bidraget skulle innbetales til Avinor før rullebaneforlengelse igangsettes og ikke prisomregnes. Av samferdselsministerens svar på spørsmål 2675 til skriftlig besvarelse 30. juni 2023 går det frem at staten kan være fleksibel på tidspunktet for innbetalingen dersom det foreligger tilstrekkelig forpliktende tilsagn før rullebaneforlengelsen igangsettes. Dersom innbetalingen utsettes til etter at rullebaneforlengelsen igangsettes, skal bidraget prisomregnes.

Avinor inngikk i august 2023 avtale med bidragsyterne om det lokale bidraget til en rullebaneforlengelse. Bidraget skal innbetales senest 15. januar 2025 og prisomregnes.

*Flytting av Bodø lufthavn*

1 528 mill. kr av bevilgningen vil gå til Avinors planlegging og bygging av ny lufthavn i Bodø.

Den nye lufthavnen skal finansieres av Avinor, staten og et lokalt bidrag.

I juni 2023 inngikk Avinor kontrakt med entreprenør om å bygge flysiden på den nye lufthavnen. Kontrakten omfatter bl.a. bygging av rullebane, taksebaner og flyoppstillingsplasser. Samtidig kunn gjorde Avinor konkurranse om kontrakt for landsiden av ny flyplass, med bl.a. bygging av ny terminal.

Bevilgningen inkluderer 488 mill. kr til kjøp av tomt til den nye lufthavnen fra Forsvarsbygg. Bevilgningen, fratrukket avgifter og salgsutgifter, kommer til inntekt på Forsvarsdepartementets budsjett, jf. kap. 4710 Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg, post 47 Salg av eiendom, i Prop. 1 S (2023–2024) for Forsvarsdepartementet.

Flyttingen av lufthavnen medfører behov for ny base for den statlige redningshelikoptertjenesten. Midler til dette bevilges over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett, jf. nærmere omtale i Prop. 1 S (2023–2024) for Justis- og beredskapsdepartementet.

Med unntak av forberedende arbeider kan ikke byggingen av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan, ESA. Det kan heller ikke utbetales offentlig støtte før godkjenningen fra ESA foreligger. Samferdselsdepartementet er i dialog med ESA og tar sikte på at en godkjenning skal foreligge i løpet av 2023.

*Kostnadsrammer for de to prosjektene*

Kostnadsramme for den nye lufthavnen i Bodø på 6 293 mill. kr ble vedtatt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2021–2022). Stortinget vedtok endret kostnadsramme for den nye lufthavnen ved Mo i Rana på 4 890 mill. 2023-kr ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2023) og Innst. 490 S (2022–2023). Opplegget for prisjustering av kostnadsrammene er omtalt i Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023), jf. Innst. 13 S (2022–2023).

## Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1320	Statens vegvesen	34 234 615	33 661 800	36 546 400	8,6
1321	Nye Veier AS	6 435 500	6 103 100	6 507 700	6,6
1323	Vegtilsynet	19 206	19 400	20 400	5,2
	Sum kategori 21.30	40 689 321	39 784 300	43 074 500	8,3

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
4320	Statens vegvesen	1 606 740	1 438 000	1 469 200	2,2
4321	Nye Veier AS		900 000		-100,0
4322	Svinesundsforbindelsen AS	135			0,0
	Sum kategori 21.30	1 606 875	2 338 000	1 469 200	-37,2

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I tillegg legges Hurdalsplattformen til grunn i arbeidet med transportpolitikken.

Samferdselsdepartementets virkemidler under veiformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og Vegtilsynet og avtalestyring og eierstyring av Nye Veier AS.

Statens vegvesen har ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet, noe etaten gjør gjennom å være myndighetsorgan og fagorgan. Rollen som byggherre deler Statens vegvesen med Nye Veier, fylkeskommunene og kommunene. Som myndighetsorgan forvalter Statens vegvesen regelverk og fastsetter rammer som har betydning for sektorens samlede måloppnåelse.

Transportsektoren håndterer komplekse og samfunnskritiske oppgaver. For å kunne levere gode tjenester og produkter er det viktig med et solid faglig fundament og god forståelse for brukernes behov. Statens vegvesen utvikler rollen som fagorgan gjennom samarbeid med øvrige veieiere, bransjeaktører, industrien og academia og legger til rette for innovasjon og nødvendige endringer i arbeidet med fremtidens transportsystem. Vegtilsynet har ansvar for å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier.

Regjeringen prioriterer et trygt og fremkommelig veinett i hele landet. Til veiformål foreslås i alt 43,1 mrd. kr. Det foreslås bevilget 20,7 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkl. bevilgningen til Nye Veier som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 14,8 mrd. kr i bompengefinansiering.

Til drift og vedlikehold av riksveier som Statens vegvesen har ansvar for, foreslås 9,7 mrd. kr. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold av riksveier som inngår i det årlige statlige bidraget til Nye Veier. For selskapene som har inngått OPS-kontrakter med Statens vegvesen, inngår midler til drift og vedlikehold av disse riksveiene i de kontraktsfestede vederlagene. Inntekter og gebyrer under Statens vegvesen er beregnet til 1,5 mrd. kr.

### Resultatrapport 2022

I samsvar med de fem likestilte målene i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* rapporteres det på resultater i 2022 på:

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

I tillegg rapporteres det på samfunnsikkerhet og beredskap.

#### Mer for pengene

Lønnsomheten av transportinvesteringene skal økes ved å redusere kostnader og øke nytten av prosjektene. Porteføljestyling er et viktig grep i denne sammenheng.

Statens vegvesen arbeider med å optimalisere prosjektene i sin portefølje for å få høyest mulig måloppnåelse for samfunnet og nytte for trafikantene innenfor de gitte økonomiske rammene. Optimalisering skjer i alle prosjektenes faser.

Vedlikeholdsarbeid utføres samtidig med strekningsvise utbedringer, andre mindre tiltak og enkelte steder også i forbindelse med tunnelutbedringer. Det blir også gjennomført vedlikeholdstiltak i forbindelse med driftskontraktene som Statens vegvesen har inngått. Dette bidrar til at nødvendige tiltak gjennomføres raskere, samtidig som fremkommeligheten for trafikantene opprettholdes mest mulig.

Økningen i prisene på enkelte innsatsfaktorer i markedet for anlegg og ferje samt drift og vedlikehold har vært markant i 2022, spesielt for stål, drivstoff og strøm. Tilpasning til rene riksveikontrakter innenfor drift har også vært kostnadsdrivende. For å motvirke kostnadsøkningene har Statens vegvesen tilpasset kontraktene for å oppnå bedre konkurranse og lavest mulig pris. I 2022

utviklet vegvesenet nye kontraktsformer for driften, og gjennom fastleggingen av nye kontraktsområder får entreprenørene mer forutsigbarhet. Opsjon om å forlenge kontrakter kan gi entreprenørene større sikkerhet for god utnyttelse av kostbart utstyr over levetiden.

Økningen i tilbudsprisene på nye kontrakter har hatt en nedadgående trend frem til og med 2022. Tilbudspriser på nye driftskontrakter i 2022 lå 17,8 pst. høyere enn de kontraktene de avløste. Tilsvarende tall for 2021 og 2020 var henholdsvis 37 pst. og 73 pst. Sammenlikningene er i faste kroner, og det er justert for forskjeller i omfang i kontraktene. Nye kontrakter inngått i 2023 er omtalt under kap. 1320, post 22.

Statens vegvesen anskaffet i 2022 et system for helhetlig forvaltning av anlegg og verdier som fremover vil gi etaten bedre mulighet til å prioritere rett vedlikehold til rett tid med rett metode, og få mer ut av tildelte midler. Videre har Statens vegvesen anskaffet en løsning for teknisk dokumentasjon. I første fase vil disse tilpasses fagområdene tunnel og elektro. De vil bli et viktig grunnlag for vegvesenets arbeid med å jobbe mer helhetlig og risiko- og tilstandsbasert med vedlikehold.

Statens vegvesen arbeider for å nå målet om at interne kostnader reduseres til 10,4 mrd. kr innen utgangen av 2024. Ved utgangen av 2022 var nivået på interne kostnader 11,1 mrd. kr. Effektivisering og reduksjon i interne kostnader skjer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp og arealeffektivisering. Digitalisering er et viktig virkemiddel i effektiviseringen og vil bidra til økt likebehandling og kvalitet samt til en reduksjon av etatens egen ressursbruk.

I 2022 arbeidet Statens vegvesen med å optimalisere sine arbeidsprosesser ved å forenkle, standardisere og automatisere. Etaten satte i gang en gjennomgang av flere manuelle regnskapsprosesser for å se på mulighetene for ytterligere automatisering og forenkling, bl.a. gjennom robotisering.

Nye Veier AS har et mål om å redusere kostnadene i sine prosjekter med 20 pst., målt opp mot 2016-estimatene for strekningene i sin oppstartsportefølje. For strekningene som er åpnet og ferdigstilt frem til og med 2022, er det oppnådd en kostnadsbesparelse på i overkant av 18 pst. Selskapets anslag fra høsten 2021 på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsporteføljen viser forbedring av lønnsomheten på 33,5 mrd. kr.

Bompenger reformen ble presentert i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – reformer i veisektoren*.

Det ble her lagt opp til at reformen skulle evalueres etter en tid. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte Oslo Economics, i samarbeid med advokatfirmaet SANDS, en evaluering av bompengereformen høsten 2022. Evalueringen inneholder en vurdering av reformens måloppnåelse, herunder utviklingen i effektivitet og finansieringsvilkår, brukervennlighet og tilrettelegging for myndighetenes kontroll og styring. Evalueringens hovedkonklusjon er at bompengereformen har vært vellykket. I rapporten gis det videre anbefalinger for fremtidig utvikling av bompengesektoren, bl.a. en gjennomgang av regelverket for bompengesektoren og mulige tiltak for å legge til rette for en ytterligere effektiv bompengeinnkreving. Den gjennomførte evalueringen vil danne et grunnlag for departementets videre arbeid.

#### Effektiv bruk av ny teknologi

Bruk av veiene har stor verdi for samfunnet. Digitalisering og bruk av ny teknologi bidrar til høy mobilitet og god samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen identifiserte i 2022 fem prioriterte områder der det brukes såkalte datafyrtårn til raskt å levere nye løsninger og tjenester. Disse gjør det f.eks. mulig å kombinere ulike tilstandsdata for å få bedre oversikt over hvor utbedringer bør foretas før reasfaltering, målrette valg av kjøretøy for utekontroll og utvikle transportmodeller for å gi et mer nøyaktig bilde av reise-mønstre.

Statens vegvesen har i arbeidet med digitalisering og bruk av ny teknologi gruppert innsatsen i tre; *Fremtidens digitale veier*, *Heldigitalisert verdikjede for vei* og *Digitale nyttetjenester for kundene*.

#### *Fremtidens digitale veier*

God mobilitet bygger i økende grad på at den fysiske infrastrukturen er integrert med den digitale infrastrukturen, og at infrastrukturen legger til rette for automatisert kjøring.

Nasjonal vegdatabank, som er en del av grunnmuren i den digitale veien, oppgraderes og utvikles jevnt. Programmet *Digital drivkraft* ble startet i 2022 og skal styrke fundamentet for digital infrastruktur og datadrevet mobilitet i Norge, bl.a. videreutvikle *Nasjonal vegdatabank* til en moderne, nasjonal vegdatabank. Programmet sikrer at data kan leveres til den digitale infrastrukturen, til den nasjonale trafikstyringen og til kjøretøyene.

Et godt datagrunnlag er viktig for god samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen

har utarbeidet et utkast til revidert vegdataforskrift. Forslaget ble sendt på høring i 2023 og er ment å tydeliggjøre ansvaret og oppgaver veimyndigheter og Nye Veier har for å avgi data til *Nasjonal vegdatabank*.

I 2022 gjennomførte Statens vegvesen i samarbeid med andre offentlige aktører, akademia, forskningsinstitutter og næringslivet flere piloter som innhenter data slik at driften av veinettet kan gjennomføres på en mer effektiv måte. Det er også brukt kunstig intelligens for å kunne tolke innsamlede værddata bedre, spesielt for fjellovergangene.

#### *Heldigitalisert verdikjede for vei*

For å opprettholde og forbedre samfunnsnyttien og verdien i infrastrukturen er det viktig å ta vare på og utvikle det eksisterende veitransportssystemet. Statens vegvesen arbeidet i 2022 med å digitalisere alt arbeid knyttet til veiens livsløp. Dette vil gi en mer effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning av veier.

Veinormaler er Statens vegvesens styringsverktøy for å utforme og dimensjonere offentlig vei- og trafikkanlegg, og alle elleve normaler foreligger nå digitalt, med unntak av enkelte deler av N300, Trafikkskilt. Dette har forenklet bruk og vedlikehold av krav, regler og fagstoff. Prosjektet *Videreutvikling og digitalisering av veinormaler og tilhørende veiledninger* er godt i gang, og arbeidet med å digitalisere skjema for avvik fra normalene startet opp i 2022.

Alle modellbaserte søknader om bruer og bærende konstruksjoner fra alle veieiere som er innsendt digitalt, behandles nå også digitalt. I 2022 behandlet Statens vegvesen 115 søknader digitalt, noe som utgjorde om lag 40 pst. av behandlede søknader. Statens vegvesen stiller nå krav om digital modellbasert planlegging, prosjektering og gjennomføring av investeringsprosjekter i alle nye prosjekter og kontrakter.

#### *Digitale nyttetjenester for kundene*

Gjennom 2022 digitaliserte Statens vegvesen flere tjenester, som arbeidsvarsling og veilister, utvidelse av førerkort, transporttillatelser, mulighet til å melde fra om tapt løyve, sende skjema for innlevering av løyver, innsending av transportløyvegarrantier, og at kjøretøyeiere kan av- og påregistrere kjøretøy uten å måtte levere inn skiltene. Målet er at det i nær fremtid bare vil være nødvendig å møte på trafikkstasjonen for oppkjøring, hallkon-

troll, teoriprøve, nytt førerkortbilde eller for legitimasjon. Statens vegvesen arbeider også med å forbedre kvaliteten på kundekanalene chat og chatbot, samt å gjøre digitale løsninger enklere.

Selvbetjeningsløsninger gjør at kundene sparer tid og reisekostnader. Tjenestene er også lett tilgjengelig og har lavere gebyr. Mindre reising gir også lavere luftforurensing og klimagassutslipp. Dersom alle kunder bruker selvbetjente løsninger i stedet for å møte opp på trafikkstasjonen, har Statens vegvesen beregnet et potensial for 1,2 milliarder færre reiser til trafikkstasjonene hvert år. Dette tilsvarer 48 millioner kjørte kilometer.

Nye Veier har utviklet og tatt i bruk et digitalt driftsstøttesystem som gjør det mulig å gå over fra erfaringsbasert vedlikehold til risikobasert vedlikehold, og slik at innsatsen rettes inn der det er størst sannsynlighet for svikt, eller der ev. feil vil ha de alvorligste konsekvensene. Dette vil bidra til økt oppetid på veiene og dermed høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet i driftsfasen. Når datagrunnlaget blir godt nok, vil også inspeksjoner og vedlikehold bli gjennomført basert på faktisk behov. Nye Veier har arbeidet med å videreutvikle *eGrunnerverv*, som er en digital plattform for å gjennomføre en god og effektiv grunnervvprosess. I 2022 inngikk selskapet en avtale med fylkeskommunene som gir alle fylkeskommuner tilgang til å bruke denne digitale plattformen. En slik deling vil kunne bidra til økt standardisering og kvalitet.

## Klima og miljø

### Klimagassutslipp

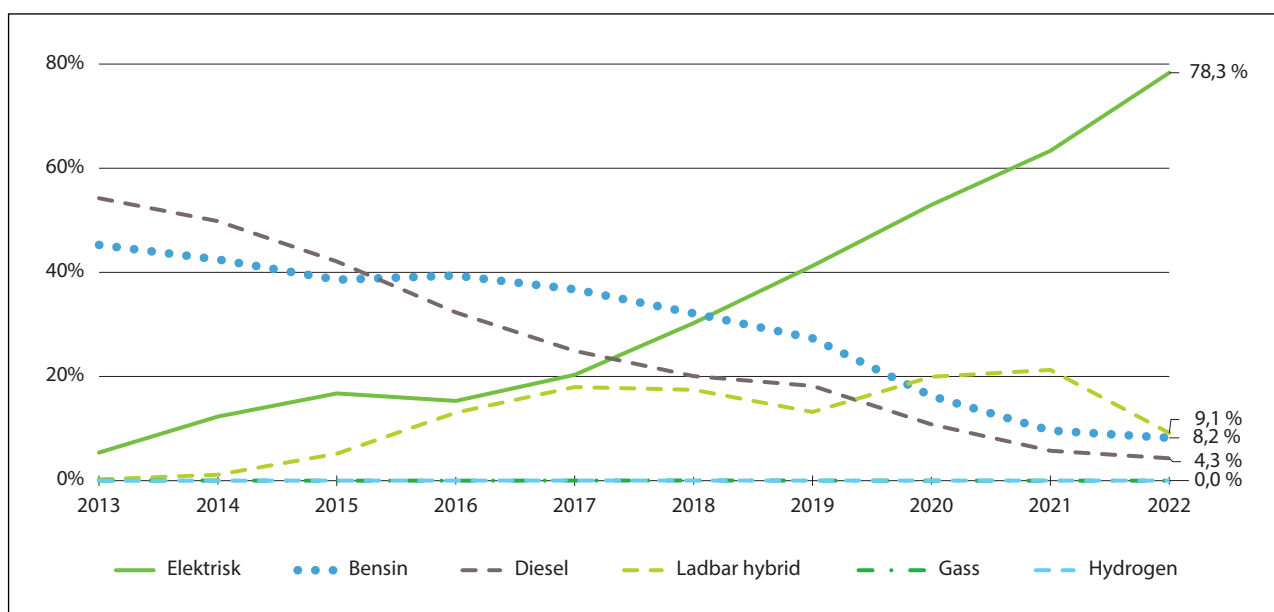
Statistisk sentralbyrås foreløpige tall for utslipp av klimagasser for 2022 viser at veitrafikk sto for 18 pst. av de totale utslippene av klimagasser i Norge, med utslipp på 8,7 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Utslippene fra personbiltrafikken gikk noe ned, men samtidig økte utslippene fra tungtransport. I sum var utslippene fra veitrafikk på nær samme nivå som i 2021. Biodrivstoff utgjorde om lag 13 pst. av alt flytende drivstoff som ble brukt til veitransport, og bidro til vesentlige kutt i utslippene sammenliknet med en situasjon uten biodrivstoff.

Andelen elektriske kjøretøy på veiene er økende. I 2022 var 78,3 pst. av de førstegangsregistrerte personbilene nullutslippskjøretøy, som er en økning på 15 pst. fra 2021. Figur 4.3 viser utviklingen i perioden 2013–2022.

For ytterligere omtale av utviklingen av salget av nullutslippskjøretøy og ladeinfrastruktur vises det til kapittel 5 Klima og miljø i del III.

Både som veieier og fagetat har Statens vegvesen et ansvar for å legge til rette for lading av kjøretøy. Etaten leverte i 2022 et kunnskapsgrunnlag til arbeidet med regjeringens nasjonale ladestrategi og arbeider med oppfølging.

Statens vegvesen legger til rette for infrastruktur for nullutslippskjøretøy gjennom utvikling av rasteplasser og døgnhvileplasser samt i rollen som arealeier og høringspart.



Figur 4.3 Antall førstegangsregistrerte personbiler 2013–2022 etter drivstofftype

Kilde: Statens vegvesen

Nye Veier arbeider også med å legge til rette for utbygging av ladeinfrastruktur. Selskapet har stilt krav om god ladekapasitet i konkurranser om etablering av døgnhvileplasser. I tillegg deltar selskapet i oppfølgingen av nasjonal ladestrategi.

Statens vegvesen og Nye Veier arbeidet gjennom 2022 med å standardisere beregningsmetoder for klimagassutslipp både fra anleggsvirksomhet og arealendring i forbindelse med infrastrukturprosjekter. Disse klimagassutslippene verdsettes nå i samfunnsøkonomiske analyser i sektoren.

Statens vegvesen har beregnet de direkte utslippene fra anlegg og drift til anslagsvis 350 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2022. Dette er lavere enn for 2021. Tallene omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer. Basert på innrapporterte data fra entreprenørene som arbeider på selskapets prosjekter, har Nye Veier AS estimert at de direkte utslippene fra forbrenning av diesel i anleggsvirksomheten på selskapets prosjekter var om lag 19 000 tonn CO<sub>2</sub> i 2022, mens direkte utslipp fra drift og vedlikehold utgjorde anslagsvis 500 tonn CO<sub>2</sub>.

Statens vegvesen inngikk i 2019 en utviklingskontrakt for en ferje som skal driftes med både elektrisitet og hydrogen på sambandet rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik, og den siste delen av utrustningen av hydrogensystemet ble gjennomført første kvartal 2023. Ferjen ble satt i drift 31. mars 2023. Utviklingsarbeidet har bidratt til at det i 2022 ble signert en ny kontrakt med krav om at to ferjer på ferjesambandet Bodø–Røst–Værøy–Moskenes skal driftes ved en hybrid løsning, der minimum 85 pst. av energien skal være fra hydrogen. Som følge av kravene i kontrakten er det beregnet at CO<sub>2</sub>-utslippet fra sambandet blir redusert med 26 500 tonn årlig sammenliknet med dagens naturgass-ferjer (LNG). I 2022 ble det også lyst ut en konkurranse om drift av riksveiferjesambandet Lavik–Oppedal, der det stilles krav til at alle hovedfartøyene skal driftes med nullutslippsteknologi.

#### *Lokal luft-, støy- og lysforurensing*

Grenseverdiene for svevestøv (PM10 og PM2,5) i forurensningsforskriften ble strammet inn med virkning fra 1. januar 2022, og ble overskredet i fem kommuner i 2022.

Grenseverdiene og nasjonalt mål for nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) ble nådd i 2022. Økt andel elektriske kjøretøy og lavere utslipp fra nye kjøretøy bidrar trolig til å holde nivåene nede, men naturlige meteorologiske svingninger kan likevel gi årlige variasjoner.

De viktigste kildene til lokal luftforurensing er veislitasje, vedfyring og eksosutslipp samt påvirkning fra langtransportert forurensing. Renhold av veiene og redusert piggdekkandel bidrar til lavere nivåer av svevestøv. I vintersesongen 2022/2023 var det soner for piggdekkgebyr i Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand.

Statens vegvesen deltar i Luftsamarbeidet med Miljødirektoratet, Helsedirektoratet, Folkehelseinstituttet og Meteorologisk institutt. I 2022 koordinerte Statens vegvesen samarbeidet mellom kommuner, fylkeskommuner og andre anleggseiere som plikter å bidra til målinger av luftkvalitet, koordinerte flytting av målestasjoner og finansierte en del av målenettverket.

Statens vegvesen gjennomfører støytiltak for å redusere antall personer som er utsatt for støy fra vei. Dette er tiltak som enten er gjennomført som følge av krav i forurensningsforskriften, eller som følge av krav til støytiltak i reguleringsplaner i henhold til *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*.

Statens vegvesen jobber for å begrense belastningen veibelysningen påfører naturen og de som bor langs veien, og etaten finansierte i 2022 forskningsrapporter som gir innsikt og forslag til tiltak som kan redusere negativ effekt av veilys.

#### *Naturmangfold og forurensing*

Veibyggning innebærer i mange tilfeller arealendringer, noe som fører til reduksjon av biologisk mangfold og tap av dyrka mark. Statens vegvesen og Nye Veier tar hensyn til naturmangfold og vannmiljø i alle faser av prosjektene, dvs. planlegging, utbygging og drift. Det stilles bl.a. krav til dette i lover og forskrifter, veinormaler, veiledere og kvalitetssystem. Tiltakshierarkiet blir fulgt. Dette innebærer at en først søker å unngå negativ påvirkning, deretter gjennomfører avbøtende tiltak og restaurerer, og som siste mulighet kompenserer.

Sammen med Jernbanedirektoratet leder Statens vegvesen arbeidet med å utvikle en enhetlig metode for før- og etterundersøkelser av økosystem for samferdselssektoren. Dette vil bidra til økt kunnskap om å begrense negativ påvirkning på natur ved planlegging, bygging og drift av vei. Et utkast til metode skal foreligge i 2023 og skal testes ut på ett eller flere større prosjekter. I arbeidet skal det også utvikles et system for en kunnskapsbase for sektoren. Nye Veier har også bidratt i prosjektet.

I Nye Veiers prosjekter som ble ferdige i 2022, ble 76 dekar viktige naturområder (naturområder

med nasjonal eller vesentlig regional verdi) beslaglagt og 0,6 dekar ble kompensert. Statens vegvesens arealbeslag av viktige områder for naturmangfold for ferdigstilte prosjekter er beregnet til 6,1 dekar nedbygget aktuelle naturtyper.

Statens vegvesen videreførte i 2022 arbeidet med naturnøytral vei i samarbeid med Nye Veier og miljømyndighetene, og rapport med forslag til verktøy for beregning av naturnøytralitet ble levert Samferdselsdepartementet høsten 2022. Videre uttesting og utvikling vil pågå i 2023.

I 2021 vedtok Nye Veier en ny miljøstrategi som peker på tre miljømål knyttet til arealbeslag og naturmangfold, sirkulærøkonomi og forurensing. I 2022 fulgte selskapet opp strategien med flere innovasjonsprosjekter. Selskapet har utviklet en første versjon av et helhetlig arealregnskap for porteføljen. Videre arbeider Nye Veier med å utvikle metoder for ikke-prissatte virkninger, både miljøindikatorprosjektet som ble brukt i prosjekter i 2022, samt at selskapet i 2022 utviklet metode for bedre ivareta ikke-prissatte virkninger i samfunnsøkonomiske analyser ved prioritering av prosjekter.

Dekk- og veislitasje (fra asfalt og veioppmerking), bruk av brøytetikker i plast og annet vintervedlikehold som snøbrøyting og dumping av snø medfører utslipp av mikroplast til omgivelsene. Høye mengder mikroplast er funnet i snøprøver langs vei. For å hindre spredning av mikroplastpartikler til miljøet er det derfor viktig med gode løsninger for snødeponier, særlig nært vassdrag.

For å redusere utslipp fra tunneler har noen tunneler sedimentasjonsbasseng som renseanlegg for tunnelvaskevann. Undersøkelser viser renseseffekt fra 60 til 98 pst. for både dekkslitasjepartikler og veislitasjepartikler. Forskningsprosjektet *mikroRENS (2022–2023)* støtter opp under viktigheten av å få mer kunnskap om omfanget av lekkasje av organiske tilsetningsstoffer (6PPD-Q, benzotiazoler mv.) fra bildekk til miljøet.

Omfattende tester har vist at brøytetikker i plast er best sammenliknet med pil og bambus, fordi de tåler mer og kan brukes gjennom flere vintre. Statens vegvesen har fra 2022 derfor stilt krav i driftskontraktene om registrering av antall brøytetikker som settes ut og tas inn samt hvor stor andel som kan gjenbrukes.

Saltforbruket vinteren 2021/2022 lå 17 pst. under gjennomsnittet for de siste ti årene. Det var likevel en svak økning fra året før, men trenden er synkende.

Statens vegvesen samarbeider med driftsentreprenører om mer automatisert vinterdrift ved bruk av ny teknologi og mer data om vær og føre. Dette skal bidra til mer effektiv brøyting og mindre bruk av salt. Mer omfattende bruk av vær- og føredata gir også entreprenøren et bedre grunnlag for å ta beslutninger om den løpende driften, f.eks. om når og hvordan det saltes, og hvordan mannskaper og utstyr disponeres.

#### *Dyrket jord*

Statens vegvesen ferdigstilte to prosjekter i 2022 som har ført til nedbygging av jordbruksareal. Samlet areal er på 138 dekar dyrket jord fordelt på 76 dekar fulldyrket jord og 62 dekar innmarksbeite.

For Nye Veiers strekninger som ble ferdige i 2022, ble det beslaglagt 242 dekar dyrket jord, fordelt på 238 dekar fulldyrket jord og 4 dekar innmarksbeite. Det ble restaurert eller kompensert 0,8 dekar jordbruksareal fra disse prosjektene. Sluttregulering er ikke ferdig, og tallene er derfor basert på vedtatte reguleringsplaner.

#### Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Ambisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 er at det i 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal dø i veitrafikken i 2050.

Statens vegvesens langsiktige og kunnskapsbaserte innsats for trafikksikkerhet med å bygge sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettet kontrollinnsats og fortsatt høy oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid, har bidratt til at utviklingen over tid har vært positiv. Den positive utviklingen ser imidlertid ut til å ha stoppet opp, for både drepte og hardt skadde.

694 personer ble drept eller hardt skadd i 2022. Dette er 144 flere enn hva som angir nødvendig progresjon for å være på rett kurs for å nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

116 personer omkom i veitrafikken i 2022. Det er 36 flere enn i 2021, og det høyeste antallet siden 2016. Antall omkomne var spesielt høyt i mai, juni og august, med opp mot 20 omkomne hver måned. I tillegg var det uvanlig mange ulykker der mer enn én person omkom.

Over tid har det vært en økning i ulykker med motorsykkel. I 2022 omkom 21 motorsyklister i veitrafikken, som er seks flere enn i 2021. Det var derfor rettet ekstra innsats mot motorsyklister i



2022. Statens vegvesen har bl.a. utarbeidet en nasjonal gjennomføringsplan for motorsykkel, moped og ATV for perioden 2022–2025.

Statens vegvesen gjør dybdeanalyser av alle dødsulykker på vei. Gjennom analysene klarlegges hendelsesforløp og årsaksfaktorer, med formål å forbedre trafikksikkerheten. Årlig publiseres en samlerapport som viser medvirkende faktorer til ulykkene. Analysene av dødsulykkene i 2022 publiseres høsten 2023.

Elektriske sparkesykler ble først introdusert på det norske utleiemarkedet i 2019. Bruken av disse førte til en kraftig økning i antall skadetilfeller i trafikken i flere norske byer. Etter at Oslo kommune innførte antallsbegrensninger på utleiesykler og stengte for utleie nattetid gikk antall skadde registrert ved Oslo skadelegevakt kraftig ned. Antall registrerte skader var 75–80 pst. lavere i juni–august 2022 sammenliknet med tilsvarende periode i 2021. Fem personer mistet livet ved bruk av el-sparkesykler i 2022. Fire av disse var med el-sparkesykkel i privat eie.

#### Sikrere trafikanter

De siste fem årene har etterspørselen etter praktiske førerprøver økt mye. Statens vegvesen gjennomførte 157 970 praktiske prøver i 2022, nesten 25 000 flere enn i 2018. Økt etterspørsel og etterslep på grunn av koronapandemien førte til lange ventetider for praktiske prøver mange steder. Statens vegvesen prioriterte å gjennomføre førerprøver, noe som reduserte aktiviteten for andre

trafikksikkerhetsoppgaver, f.eks. oppfriskningskurs for eldre førere. I 2022 arbeidet etaten for å øke kapasiteten for gjennomføring av førerprøver.

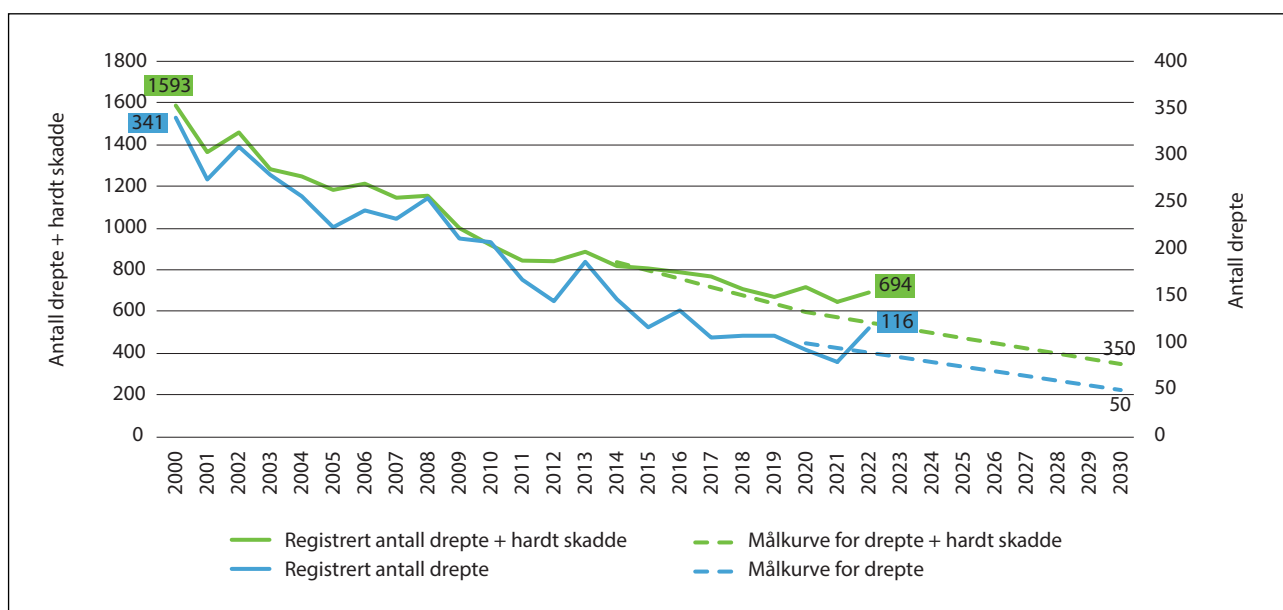
Kampanjetemaene oppmerksomhet, fart og belte i buss ble videreført i 2022 og *Samspill i trafikken* kom inn som nytt kampanjetema. Alle kampanjene er forankret i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*.

Kjøre- og hviletidskontroller langs vei er viktig for å ivareta trafikksikkerhet og seriøsitet i form av lik konkurranse i transportbransjen og gode arbeidsvilkår for sjåførene. 14 700 førere ble kontrollert for kjøre- og hviletid langs vei i 2022. Det ble avdekket feil for om lag 47 pst. av de kontrollerte.

Til sammen kontrollerte Statens vegvesen 224 transportbedrifter for brudd på kjøre- og hviletidsreglene i 2022. Totalt ble det avdekket over 25 000 regelbrudd med varierende alvorlighetsgrad.

Statens vegvesen gjennomførte rundt 250 000 kontroller av påbudt verneutstyr i 2022. Dette er en økning på om lag 20 pst. fra 2021. Andelen som bruker bilbelte og hjelm er høy, men i underkant av 1 pst. av de kontrollerte bruker fortsatt ikke påbudt verneutstyr. Statens vegvesen bisto videre politiet i kontroll av el-sparkesykler.

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er et viktig virkemiddel for at opplæringsinstitusjoner følger fastsatte krav og retningslinjer. I 2022 var tilsynene i større grad rettet mot den avsluttende delen av opplæringen som gjennomføres i bil rett før oppkjøringen. Statens vegvesen gjennomførte



Figur 4.4 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og ambisjon for utviklingen frem til 2030

Kilde: Statens vegvesen

om lag 830 tilsyn med godkjente trafikkskoler. 144 av disse tilsynene medførte reaksjoner (17 pst.), i tillegg til at det ble gitt varsel om reaksjon i 214 saker, men der forholdene ble rettet opp.

#### *Sikrere kjøretøy*

Statens vegvesen jobber med å videreutvikle kontrollverktøy og risikoklassifisering, slik at kontrollvirksomheten kan bli mer målrettet og dermed ha større effekt. Etaten vil luke ut trafikksikre kjøretøy og useriøse aktører og spare dem som har alt i orden for unødvendige kontroller. Andelen kontrollerte tunge kjøretøy med feil og mangler økte fra 54,1 pst. i 2021 til 56,5 pst. i 2022. Totalt ble det gjennomført over 84 000 tungtransportkontroller i 2022, som er en økning i forhold til de to foregående årene.

Det ble gjennomført om lag 45 700 kontroller av lette kjøretøy i 2022. En større andel var varebiler som driver transportvirksomhet. Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer bl.a. for å gjennomføre felles aksjoner.

Statens vegvesens tilsynsvirksomhet er et viktig virkemiddel for å sikre at verksteder og kontrollorganer har rett kvalitet på tjenestene sine. I 2022 var det en stor økning av godkjenninger av verksteder og kontrollorgan, noe som skyldes endringen i verkstedsforskriften, nye godkjenningskategorier og overgangsordninger knyttet til dette.

Ny markedstilsynsforordning var forventet innført i 2022, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet. Implementeringen av forordningen er imidlertid forsinket, men Statens vegvesen har med hjemmel i eksisterende forskrifter startet forberedende arbeider som planlagt.

Statens vegvesen deltar i tre-parts bransjeprogram for bil. Etableringen av ny godkjenningsordning for bilpleie i regi av Arbeidstilsynet med tilhørende informasjonskampanje var en viktig satsing i 2022. Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogram for transport, hvor det bl.a. ble jobbet med problemstillinger knyttet til varebil og innføringen av EUs mobilitetspakke.

Videre deltar Statens vegvesen i regelverksarbeid både på UNECE-nivå (United Nations Economic Commission for Europe) og EU-nivå og i internasjonale standardiseringskomiteer. I 2022 ble det arbeidet med kjøretøyteknologi for førerstøttesystemer, automatisert og oppkoblet transport og elektronisk trafikkregulering i regi av det

europiske METR-prosjektet (Management of Electronic Traffic Regulations).

#### *Sikrere infrastruktur*

Drift og vedlikehold av veier har stor betydning for trafikksikkerheten. Driftsentreprenørene overvåker veinettet for å være i forkant når værforhold øker sannsynligheten for skred og glatt vei. Innen drift vil brøyting og strøing ut fra krav forhindre plutselige endringer i standarden og minimere risikoen for glatt veibane. Kantslått reduserer risikoen for viltpåkjørsler.

I 2022 ble vedlikehold av riksveier redusert på grunn av økte driftskostnader. Det ble lagt mindre asfalt enn planlagt, og arbeid med bruvedlikehold og rekkverk ble utsatt. Andel av veinettet som tilfredsstillte krav til spor og jevnhet gikk ned fra 92 pst. i 2021 til 91 pst. i 2022.

Ved inngangen til 2023 var 54,6 pst. av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere, på møtefrie veier. Ambisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 er 60 pst. innen 2028.

For å tilfredsstillte minstestandarden med hensyn til utforkjøringsulykker kontrollerte Statens vegvesen i 2022 om lag 110 km av riksveinettet. Etter gjennomførte tiltak er i underkant av halvparten av disse i tråd med eller tett opp mot minstestandard. For resten var gjennomførte tiltak ikke tilstrekkelig for å tilfredsstillte minstestandarden.

Nytt digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av trafikksikkerhetsinspeksjoner ble utviklet i 2022 og er nå tatt i bruk.

Alle nye veier planlegges og bygges i tråd med gjeldende veinormaler. Med digitale veinormaler kan ny kunnskap innarbeides raskere gjennom mer hyppige oppdateringer av regelverket. Ved bygging av vei med redusert skulderbredde er det lagt inn krav til utbygger om å dokumentere avbøtende tiltak og risikoreduserende effekt.

I 2022 ga Statens vegvesen bygge- eller brukstillatelse til 23 tunneler. Videre inspiserte vegvesenet 49 tunneler i henhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Etter inspeksjon følges det opp at avvik lukkes. Antallet avvik har stabilisert seg.

Statens vegvesen startet i 2022 et regelverksutviklingsprosjekt for nye rekkverk på eksisterende bruer. Det er også gjennomført testing av standard og nye løsninger for å forbedre festingen av rekkverk der det er dårlige grunnforhold eller på steder med liten eller ingen bredde til å feste rekkverket.

I sine tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier prioriterte Vegtilsynet i 2022 temaene samfunnssikkerhet og beredskap, vinterdrift og plan- og utbygging. Vegtilsynet publiserte i 2022 sju tilsynsrapporter. Tilsynssakene har bl.a. omhandlet sikkerhetsutstyr i tunnel, vinterdrift, veioppmerking og trafikkberedskap. Vegtilsynet lukket i 2022 sju avvik fra tidligere tilsyn.

Oppfølging etter tilsyn har bl.a. bidratt til at Statens vegvesen har gjort forbedringer i styrings-systemet for tunnelforvaltning, og at det er krav til kompetanse for å sette opp og vedlikeholde rekkverk. Nye Veier har iverksatt tiltak for å sikre at alle lokale trafikkberedskapsplaner blir oppdaterte.

Vegtilsynet følger også opp sikkerhetstilråding-er gitt av Statens havarikommisjon på veiområdet. I 2022 vurderte Vegtilsynet at 17 sikkerhetstilråding-er var fulgt opp tilstrekkelig til at de kunne lukkes.

#### Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Statens vegvesen og Nye Veier jobber med å holde riksveiene åpne og trygge året rundt, slik at alle trafikanter får en enklere reisehverdag og kommer frem til planlagt tid.

I 2022 var det 3,5 pst. mer trafikk på riks- og fylkesveinettet enn i 2021. Økningen var omtrent den samme som fra 2020 til 2021. Den har vært klart størst for lette kjøretøy og på riksvei. Trafikken har tatt seg opp igjen etter koronapandemien og lå i 2022 litt over nivået fra 2019.

#### Forutsigbarhet og fremkommelighet

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. For å

minimere ulempene for trafikantene arbeider Statens vegvesen for å redusere omfanget av stenginger samt sørge for god informasjon om planlagte stenginger.

Statens vegvesen måler oppetid på riksveinettet ved å bruke data om stenginger koblet mot Nasjonal vegdatabank og måler historisk utvikling i oppetid og årsaker til stenginger. Etatens målinger viste en oppetid på 98,8 pst. ved utgangen av 2022. Fortsatt er hovedårsaken til stenging veiarbeid, men også vær- og føreforhold bidrar til stengte veier i vintersesongen.

Videre arbeider Statens vegvesen for en raske utvikling av digitale tjenester og verktøy som bygger på etatens omfattende tilgang til data. Statens vegvesen har hatt dialog med bransjeorganisasjoner og vanlige brukere av tjenestene som tungbilsjåfører for å få identifisere hvilke tjenester de etterspør. I 2022 ble arbeidet særlig rettet mot tungbilsjåførenes og privatbilistenes behov for relevant og pålitelig trafikkinformasjon. Staten lanserte sommeren 2022 en trafikkapp for ruteplanlegging og trafikkinformasjon, som vil videreutvikles til å også gi varslinger av hendelser. Videre har Statens vegvesen utvidet en SMS-tjeneste med flere strekninger og kan nå varsle om stenginger og andre hendelser på prioriterte fjelloverganger, værutsatte strekninger, tunneler og bruer. Ved direktebilder fra åtte utvalgte døgnhvileplasser kan yrkessjåfører finne ledige plasser slik at de kan planlegge hvile i løpe av arbeidsdagen.

Tabell 4.1 viser oppnådde resultater i 2022 for utvalgte indikatorer sammenliknet med virkninger som var forventet av budsjettforslaget for 2022. Tabellen omfatter både Statens vegvesen og Nye Veier.

Tabell 4.1 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2022

Tiltak	Anslåtte virkninger av budsjett- forslaget 2022	Resultat 2022
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	16	17
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebane åpnet for trafikk	42	42
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier	13	12
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	14	32
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	13	13
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	25	28
Antall km kollektivfelt bygd	2	2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	86	97

Det ble åpnet mer riksvei med forsterket midtoppmerking og flere holdeplasser for kollektivtransport som er universelt utformet enn anslått. Dette skyldes at anslagene i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet ikke omfattet virkningene fra tiltak som ble besluttet startet opp etter at proposisjonen ble lagt frem.

I 2022 ble det åpnet nesten 71 km ny riksvei. Av dette var 42 km firefelts vei. Tabell 4.2 viser strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som Statens vegvesen og Nye Veier åpnet for trafikk i 2022.

Tabell 4.2 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2022

	Lengde (km)	Redusert reisetid (minutter)
<i>E39 Kristiansand Vest–Mandal Øst i Agder</i> Firefelts motorvei som også omfatter ny, direkte adkomst fra E39 til Mjåvann industriområde.	19,0	12
<i>E6 Kvål–Melhus i Trøndelag</i> Firefelts motorvei midtdeler og fartsgrense 110 km/t.	7,0	4
<i>E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Akershus</i> Tofelths vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé.	11,9	4
<i>E16 Kvamskleiva i Innlandet</i> Tunnel på 1,8 km og utbedring og skredsikring av eksisterende vei i tilknytning til tunnelen.	5,4	4
<i>Rv. 580 Sandlikrysset i Vestland</i> Nytt kryss over to plan samt sammenhengende gang- og sykkelveier med adskilt fortau og sykkelvei.	0,6	0

Tabell 4.2 fortsetter

	Lengde (km)	Redusert reisetid (minutter)
<i>E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland</i> Firefelts vei i ny trasé vest for Fjøsanger med bl.a. tre tunneler på til sammen 13 km og utbedring av Nesttun- og Hopstunnelene.	15,9	17
<i>Rv. 5 Kjøsnesfjorden i Vestland</i> Skredsikring med en tunnel på 6,5 km i tilknytning til den eksisterende Støylsnestunnelen til Kjøsnes i Sunnfjord kommune. På Kjøsnes ble det bygd 350 meter vei fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5.	7,0	1
<i>E39 Ørskogfjellet i Møre og Romsdal</i> Bygging av et forbikjøringsfelt.	2,7	0
<i>E6 Ballangen sentrum i Nordland</i> Ny vei samt nye gang- og sykkelveier og ny adkomst til flerbrukshall.	1,2	3
<i>Sum</i>	70,7	45

De nye strekningene er beregnet å gi en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 2,7 drepte og hardt skadde.

Klimaendringene fører til mer ekstremvær og økt fare for bl.a. flom, skred, stormflo og kvikkleireskred. Statens vegvesen arbeider systematisk med klimatilpasning både ved bygging av ny vei, bru eller tunnel, og ved å sikre nødvendig kvalitet i eksisterende veier, bruer og tunneler. I tillegg følges veien opp med beredskapstiltak eller overvåking.

Gjennom drift av veitrafikksentralene sikrer Statens vegvesen landsdekkende døgnoperativ overvåking og styring av veitrafikken for statlige og fylkeskommunale veier, og informasjon om det offentlige veinettet. I 2022 ble det registrert om lag 154 000 hendelser, en økning på om lag 6 pst. fra 2021. I løpet av høsten 2022 ble det igangsatt en fullskala implementering av pilot for felles hendelseshåndtering for Veitrafikksentralene.

Statens vegvesen skal samordne og koordinere en ny kartlegging av tilstand på fylkesveiene, der kartleggingen fra 2012 legges til grunn. Etagens rolle er å ha en rådgivende og samordnende rolle overfor fylkeskommunene, og sikre god kvalitet og konsistens i datainnhenting. Det ble i 2022 gjennomført tre dialogmøter med fylkeskommunene, og dialogen fortsetter i 2023.

#### Byvekstavtalene

I de største byområdene følges trafikkutviklingen for personbilreiser gjennom byindeksen, som er hovedindikatoren for nullvekstmålet og sentral i

oppfølgingen av byvekstavtalene. Ved utgangen av 2022 lå personbiltrafikken under referanseåret i byområdene med byvekstavtaler. Det skyldes i stor grad at trafikken i deler av perioden ble redusert på grunn av koronapandemien. Selv om måloppnåelsen så langt er god, viser den løpende trafikkutviklingen en vekst i personbiltrafikken fra 2021 til 2022. Dette må følges tett opp av avtalepartene i tiden fremover. Se nærmere omtale under kap. 1332 Transport i byområder mv.

#### Universell utforming

I perioden 2010–2022 ble vel 900 av om lag 7 000 holdeplasser langs riksveier oppgradert slik at de tilfredsstiller krav til universell utforming. Det ble i snitt oppgradert 104 og 43 holdeplasser i året i henholdsvis perioden 2010–2015 og 2016–2022. Det er om lag 650 rasteplasser langs riks- og europaveier, der nyere anlegg er universelt utformet, men utforming og plassering av møbler og utstyr kan variere i eldre anlegg. Eldre anlegg kan ha mangelfull universell utforming. I tillegg til utforming kan møbler og utstyr være plassert slik at det ikke er enkelt å komme til å bruke dette, f.eks. på grunn av trinn, kupert terreng og gress.

Universell utforming innarbeides som krav i kjøp av tjenester innenfor bl.a. drift- og vedlikehold. I løpet av 2022 ble samtlige kontrakter for riksveiferjesamband oppdatert med krav til universell utforming for ferjene, reiseinformasjon og billettering.

Oppdatering av faglig grunnlag for universell utforming i normaler, veiledere og kvalitetssys-

tem som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter, er et pågående arbeid. I 2022 ble bl.a. N-V123 *Kollektivveiledning*, N-V125 *Gateveileder*, V262 *Veileder for steindekker* og V273 *Veileder for rasteplasser* oppdatert. Universell utforming inngår som ett av temaene i veileder for innsigelser i plansaker.

### Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesens arbeid med samfunnssikkerhet ble i 2022 preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa på grunn av den russiske invasjonen av Ukraina. Økte kostnader og uforutsigbarhet i tilgangen til viktige innsatsfaktorer har vært krevende å håndtere. Samtidig har den sikkerhetspolitiske situasjonen ført til et økt trusselnivå spesielt innenfor etterretning og cyberdomene.

Statens vegvesen fulgte i 2022 trusselbildet nøye slik at nødvendige forebyggende tiltak både innenfor personellsikkerhet, fysisk sikkerhet, informasjonssikkerhet og digital sikkerhet kunne settes i verk. Etaten har satt i verk tekniske tiltak inn mot digital infrastruktur, systemportefølje og videreutvikling av den digitale sikkerhetskulturen gjennom bevisstgjøring og opplæring av medarbeidere.

Statens vegvesen har videreutviklet samordningsrollen for det nasjonale arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i veisektoren spesielt opp mot totalforsvaret. Etaten har inngått et tettere samarbeid med Forsvaret for sikring og utbedring av viktige transportakser samt andre tjenester som vegvesenet leverer til totalforsvaret.

Veitrafikksentralene er kontaktpunkt for nød- og redningsetater ved hendelser og sørger for felles situasjonsforståelse, slik at sikkerhet og fremkommelighet kan opprettholdes under vanskelige forhold. For å kunne utnytte kapasitet og oppnå redundans på tvers av geografiske områder, satte Statens vegvesen i 2022 i verk et arbeid med å videreutvikle veitrafikksentralens rolle ved større hendelser og beredskap. Selv om den enkelte veieier selv har ansvar for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap på eget veinett, er det helt vesentlig at veieierne og veitrafikksentralene koordinerer seg med hverandre for å sikre helhetlig trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Statens vegvesen utredet i 2022 etablering av et responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i veisektoren. Responsmiljøet etableres i etaten i løpet av 2023 med full drift i 2024. Formålet er å styrke veisektorens totale evne til å håndtere uønskede digitale hendelser i transportsektoren.

Statens vegvesen håndterer store mengder data, og for å understøtte samfunnskritiske funksjoner med tilgjengelige IT-tjenester i krise- og katastrofesituasjoner ferdigstiller etaten i 2023 et nytt datasenter. Datasenteret vil ha økt sikkerhet med krav avstemt med Nasjonal sikkerhetsmyndighet, langsiktig kapasitet og økt fleksibilitet for opp- og nedskalering. Transportsektoren må være forberedt på både å forebygge og å håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser samt generelt større belastning på transportinfrastrukturen. Endringene i klimaet har stor betydning for planlegging og bygging av veiprojekter. Statens vegvesen og Nye Veier tar hensyn til fremtidens klima i beslutningsgrunnlaget i byggeprosjekter og i forvaltning, drift og vedlikehold av eget riksveinett.

Flom, skred og ekstremvær vil forekomme hyppigere i fremtiden. Å øke kunnskap om effekten av klimaendringer og oppdatere normaler og retningslinjer er viktig for å møte utfordringene. For å ruste veisektoren for et klima i endring pågår det en rekke prosjekter:

- løpende kartlegging av flom- og skredpunkt og områder med kvikkleire langs riksveinettet
- videreutvikle landsdekkende skredvarsling og naturfareplaner
- utvikle tilstandsindikatorer for veinettet sammen med nødvendige datasystemer. Nasjonal vegdatabank blir sentral i formidlingen av informasjon om det offentlige veinettet i fremtiden
- tilstandsbasert vedlikehold med økt bruk av sensorer, teknologi dataanalyser og kunstig intelligens for å forutse behov for vedlikehold av veiinfrastruktur
- FoU-prosjektet klimatilpasning og veitransport (KLIMAVEI) utvikler metoder og verktøy som inkluderer klimarisiko i beslutningsprosene innenfor planlegging, prosjektering og drift av veiinfrastruktur
- opprette et driftsstøttesenter som skal bidra til felles situasjonsforståelse og datagrunnlag for beslutninger innen drift og vedlikeholdsarbeidet

Nye Veier og Statens vegvesen har videreført samarbeidet med fylkeskommunene om å utveksle informasjon innenfor klima og naturfare. Statens vegvesen deltar i Naturfareforum og er partner i Klima2050, som er viktige arenaer for tverrsektorielt samarbeid. Etaten har deltatt i forskningsprosjekter om klimaendringer og i samarbeidsfora med andre statlige etater og kunnskapsmiljøer. Nye Veier og Statens vegvesen del-

tar i prosjektet NordicLINK, som søker å bedre forstå naturfare og hva som er mulige avbøtende tiltak.

Statens vegvesen videreførte i 2022 arbeidet med å etablere beredskap for raskt å kunne gjenopprette fremkommeligheten etter driftsstans på grunn av naturhendelser eller andre type hendelser. Nye Veier utarbeidet i 2022 et sett indikatorer som gir en nasjonal oversikt over hvor konsekvensen av brudd på riksveinettet er størst. Indikatorene tar hensyn til både hvor lang omkjøring stengingen medfører, og hvor mange trafikanter som blir berørt. Metodearbeidet har hatt til formål å få en bedre forståelse av på hvilke veistrekninger slike problemer er størst.

Statens vegvesen og Nye Veier bidrar med erfaringer fra håndtering av klimarisiko i prosjekter til FoU-prosjektet Klimatilpasning og vegtransport, som ser særlig på analyser som kan ta høyde for klimarisiko og klimatilpasning.

## Mål, utfordringer og prioriteringer 2024

### Innledning

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, jf. Nasjonal transportplan 2022–2033. FNs bærekraftsmål har vært med på å gi retning for arbeidet med å utvikle det overordnede målet for transportpolitikken. Det er satt fem likestilte mål for planperioden:

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

Økt fremkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn for regjeringens samferdselspolitikk, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem. Det meste av trafikken vil også i fremtiden gå på veinettet. Bedre veier gir økt fremkommelighet og reduserte kostnader for brukerne av veien. Det er derfor viktig å opprettholde god fremkommelighet på dagens veinett, både gjennom god kvalitet på den løpende driften og gjennom målrettet og tidsriktig vedlikehold. Utbygging av infrastruktur må gjennomføres på en måte som gir mest mulig igjen for pengene, og store offentlige satsinger på infrastruktur skal bidra til lokale og regionale arbeidsplasser.

I 2024 skal Statens vegvesen styrke arbeidet med digitalisering og utvikling av nye teknolo-

giske løsninger. Dette vil bl.a. gi bedre sikringsmetoder mot skred og flom som er et kostnadseffektivt alternativ til fysisk infrastruktur. Videre legger styrkingen til rette for smartere og mer datadrevet drift og vedlikehold. Behovet for midler til vedlikehold for å hindre at infrastrukturen forfaller er stort, og arbeidet med å få bedre utnyttelse av ressursene er sentralt fremover. Rett tiltak til rett tid vil gi lavere kostnader, færre stengninger og bedre fremkommelighet.

Regjeringen prioriterer i 2024 å følge opp inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler. Det settes også av midler til å følge opp fremforhandlet forslag til byvekstavtale for Tromsø, og til nye byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Regjeringen prioriterer videre midler til økt statlig bidrag til de store kollektivprosjektene som er under bygging.

Det vil i de nærmeste årene være mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekter på riksvei enn det som følger Nasjonal transportplan 2022–2033. Planen la opp til en betydelig vekst i samferdselsinvesteringene. I budsjettet for 2022 ble det satt av midler til forberedende arbeider for sikre at flere prosjekter i Nasjonal transportplan 2022–2033 kunne bli klare til oppstart. På grunn av den makroøkonomiske situasjonen ble flere av disse prosjektene satt på vent i 2023.

Også for 2024 tilsier den makroøkonomiske situasjonen strammere rammer enn det som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2022–2033. Markedsbalansen for viktige innsatsfaktorer som stål, energi (strøm og diesel) og trevirke, ser imidlertid ut til å være gjenopprettet, selv om prisene på enkelte innsatsfaktorer fortsatt holder seg på et høyt nivå. Der det i 2023 var nødvendig med å stanse ny investeringsaktivitet, er det i 2024 funnet rom for å sette av midler til oppstart av tre nye prosjekter:

- E6 Megården–Sommerset (delprosjekt på E6 Megården–Mørsvikbotn) i Nordland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus.

Det prioriteres videre midler til forberedende arbeider på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland.

Oppstart av nye prosjekter vil virke positivt på en entreprenørbransje der man ser utfordringer som følge av høy prisutvikling og færre oppdrag.

I 2024 vil det også være høy aktivitet i noen av de største veiprojektene i landet gjennom tidene; E39 Rogfast, E18 Vestkorridoren og de to OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85

Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta. Dette betyr at en god del av midlene til investeringer går til å holde fremdriften på de prosjektene som allerede er i gang.

Bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur og omfanget av trafikken på infrastrukturen påvirker klimagassutslipp og miljøet. Klima og miljø skal vurderes og tas hensyn til. Prioriteringene skal ivareta nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp og unngå nedbygging av viktige naturtyper.

#### Mer for pengene

Regjeringen er opptatt av å ta vare på og øke verdien av de veiene vi har. Det innebærer økt gjenbruk av eksisterende vei i utbyggingsprosjekter der det er mulig samt å vurdere mulighetene til å utbedre dagens vei heller enn å bygge nytt. Mer fleksible veinormaler vil legge til rette for fremkommelighet og sikkerhet på veiene med mindre naturinngrep og utslipp og til lavere kostnader.

Det er fortsatt en ambisjon både for Nye Veier og Statens vegvesen å legge til rette for å utvikle lengre, sammenhengende strekninger. Prosjekter og tiltak med høyest forventet måloppnåelse gjennomføres først. I tillegg vil det i større grad være nødvendig med tiltak for å ivareta eksisterende veinett, både gjennom drift- og vedlikehold, men også mindre, målrettede tiltak. Budsjettforslaget skal legge til rette for at Statens vegvesen kan kombinere vedlikehold, utbedringer og nye investeringer over lengre strekninger.

Riksrevisjonen har i Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier* konkludert at det er kritikkverdige at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015 uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier. Riksrevisjonens undersøkelse viser til at regionreformen, bl.a. med avviklingen av sams veiadministrasjon, har hatt konsekvenser for drift- og vedlikeholdsarbeidet på riks- og fylkesveiene, og at dette er med på å forklare redusert kostnadseffektivitet i undersøkelsesperioden fra 2015 til 2022.

Perioden rett før og etter avvikling av sams veiadministrasjon fra 1. januar 2020 medførte en betydelig kostnadsvekst, særlig for Statens vegvesens driftskontrakter. Dette kan delvis forklares med tilpasning med kortere varighet på driftskontrakter i overgangsperioden, men kan også tilskrives inndeling av mindre rasjonelle kontraktsoner som følge av separate kontrakter for riks- og fylkesveier. For å redusere utgiftene har Statens

vegvesen i perioden etter avviklingen av sams veiadministrasjon arbeidet med å utvikle en kontraktstrategi for riksveinettet. Etaten må også i 2024 arbeide videre med å redusere kostnadsveksten på driftskontraktene.

Statens vegvesen har de siste årene arbeidet systematisk med innsamling og bruk av data i til analyse, planlegging og forbedringsarbeid. Nye systemer vil gjøre det mulig for etaten å prioritere rett vedlikehold til rett tid.

Nye Veier har etablert et digitalt støttesystem for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV-system) som vil gi en god oversikt over tilstanden til selskapets veier og objekter knyttet til veiene. Statens vegvesen er i ferd med å ta i bruk et tilsvarende system, i første omgang for tunneler og elektro. Vegvesenet skal i 2024 fortsette arbeidet med å automatisere og digitalisere tjenester knyttet til forvaltning, drift og vedlikehold som bærevnemålinger, rekkverksinspeksjoner, måling av tverrgående helning på veien og videreutvikle dagens spor- og jevnhetsmålinger. Systemet for forvaltning, drift og vedlikehold som Statens vegvesen faser inn i 2024–2025, vil legge til rette for et mer effektivt og langsiktig vedlikehold.

Regjeringen har satt mål om at Statens vegvesens interne kostnader skal reduseres til om lag 10,4 mrd. kr innen utgangen av 2024. Statens vegvesen reduserer de interne kostnadene hovedsakelig gjennom lavere bemanning, mindre kjøp av tjenester og arealeffektivisering. Som et ledd i å nå målet har Statens vegvesen hatt et mål om å redusere bemanningen til 4 500 årsverk i 2024. Som en oppfølging av regjeringens mål om å redusere konsulentbruken i staten ved å utvikle egen kompetanse legger Statens vegvesen opp til å erstatte konsulenter med egne ansatte på noen områder. Dette skal bidra til å redusere nivået på etatens interne kostnader, men innebærer at etaten ikke lenger har som mål å redusere bemanningen til 4 500 årsverk i 2024.

#### Effektiv bruk av ny teknologi

I likhet med resten av transportsystemet er vei-sektoren sammensatt, med flere infrastruktureiere og ulike forvaltningsnivåer. Samtidig utvikles det stadig nye mobilitetstjenester. Statens vegvesen har et overordnet nasjonalt ansvar for de overordnede målene for transportsystemet på vei. Arbeidet med nye teknologiske og digitale løsninger vil fortsette, og det skal legges til rette for samhandling med ulike aktører. Beredskap og behovet for nasjonal kontroll krever et sterkt fagmiljø i etaten.



Statens vegvesen arbeider innenfor tre strategiske retninger på dette området; *Fremtidens digitale veier*, *Heldigitalisert verdikjede for vei* og *Digitale nyttetjenester for kundene*.

Fremtidens digitale veier innebærer at den fysiske infrastrukturen integreres med den digitale infrastrukturen, bl.a. gjennom samvirkende intelligent transport (ITS). Det vil bli lagt til rette for bedre kommunikasjon mellom kjøretøy, infrastruktur og den nasjonale trafikkstyringen, noe som krever felleseuropeiske løsninger, standardisering og regelverk.

Nasjonal vegdatabank er navet i fremtidens digitale veinett, og Statens vegvesen skal i 2024 videreutvikle vegdatabanken samt arbeide med en dataplattform for å sikre raskere og enklere innsikt, bedre analyser og styringsinformasjon. Statens vegvesen skal også videreutvikle den nasjonale veitrafikkstyringen. Videre skal vegvesenet håndtere sikkerhetstrusler som følge av manipulering og forstyrrelser av posisjonsdata.

Heldigitalisert verdikjede for vei skal gi felles situasjonsforståelse, databasert beslutningsstøtte og gjennomgående dataflyt. Dette innebærer digitalisering av arbeid knyttet til planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning av veier. Informasjonen skal være tilgjengelig for relevante aktører. I 2024 skal Statens vegvesen prioritere forvaltning av anlegg og verdier, innføring av teknologi for håndtering av naturfare og legge til rette for høyere effektivitet innen drift og vedlikehold.

Digitale nyttetjenester for kundene skal gi bedre tjenester gjennom informasjon og frem-skrivninger. Dette vil gi bedre reiseopplevelse, øke brukerorienteringen og gi trafikantene valgmuligheter. Statens vegvesen skal i 2024 prioritere forutsigbare og fremkommelige fjelloverganger og skredkontroll. Lovlydighet og trafikkisikkerhet skal økes gjennom risikobasert utekontroll, og slik at lovbytere og utrygge kjøretøy lettere kan identifiseres. Dette vil redusere kostnader og ulemper for de som er lovlydige. Statens vegvesen vil også gjennomføre flere og mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.

Nye Veier vil videreutvikle det digitale driftssystemet og i tillegg utvikle integrasjoner mot eksterne systemer, som Miljødirektoratets vannmiljødatabase. Selskapet vil fortsette arbeidet med å gjøre sitt digitale system for effektivisering av saksbehandlingen i grunnervvssaker, *eGrunnervv*, tilgjengelig for flest mulig. I 2024 vil samtlige fylkeskommuner ha koblet seg på løsningen. Nye Veier vil fortløpende arbeide med å styrke *eGrunnervv*.

## Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål Klima

Hovedvirkemidlene for å redusere klimagassutslipp fra veitransport omtales i kapittel 5 Klima og miljø i del III. Det er viktig at de ulike enhetene i samferdselssektoren bidrar med et godt kunnskapsgrunnlag, slik at beslutninger som gjelder sektoren, bidrar til kostnadseffektive utslippsreduksjoner i tråd med Norges klimamål og forpliktelser. Statens vegvesen og Nye Veier har viktige roller i arbeidet med å få frem denne kunnskapen. Innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er det særlig tre områder som er viktig for å redusere klimagassutslippene i 2024:

- å legge til rette for ladeinfrastruktur langs veinettet både for tunge og lette kjøretøy, jf. lade-strategien
- å redusere utslipp fra arealbruksendringer i samferdselsprosjekter
- legge til rette for å begrense utslippene fra bygging, drift og vedlikehold av riksveinettet samt kjøp av ferjetjenester gjennom bevisst planlegging og krav og insentiver for klimatiltak og innovasjon i anskaffelser

Gjennom den nasjonale lade-strategien som ble lagt frem i januar 2022, fikk Statens vegvesen og Nye Veier i oppgave å utarbeide en plan for hvor og når et ladetilbud til tunge biler bør etableres langs riksveinettet. Planen skal oppdateres i tråd med utviklingen i markedet for elektriske lastebiler. Statens vegvesen vil sammen med Enova og Nye Veier samarbeide om etableringen av et første offentlig tilgjengelig ladetilbud til tunge biler.

Statens vegvesen og Nye Veier fortsetter arbeidet med å redusere arealpåvirkningen i forbindelse med sine prosjekter og særlig unngå inngrep i natur, og spesielt i karbonrike arealer som myr og skog. Der Statens vegvesen og Nye Veier likevel ikke kan unngå å bygge ned karbonrike arealer, vurderes avbøtende tiltak som forhindrer klimagassutslipp og tap av natur.

Statens vegvesen skal legge til rette for fortsatte utslippsreduksjoner ved fornying av kontraktporteføljen i riksveiferjedriften samt vurdere om det er aktuelt med justeringer som bidrar til utslippskutt i inngåtte ferjekontrakter på riksveinettet.

Byvekstavtalene kan også bidra til å redusere klimagassutslippene ved å få flere til å reise med kollektivtransport, sykle og gå. Restriktive tiltak mot biltransport vil forsterke denne effekten. Med en effektiv arealbruk som gir kortere reiseavstander mellom bosted og daglige gjøremål kan også

reisebehovet i seg selv reduseres. Se nærmere omtale av byvekstavtalene under målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

#### *Naturmangfold*

I desember 2022 ble Partene til *Konvensjonen om biologisk mangfold* enige om et nytt globalt rammeverk for naturmangfold, ofte omtalt som *Naturavtalen*. Rammeverket skal legge til rette for nødvendige endringer for å stanse tapet av natur. Statens vegvesen og Nye Veier skal bidra til dette. Utbygging, drift og vedlikehold av veier bidrar til forringelse og tap av naturmangfold. Det er derfor viktig å fortsette arbeidet med å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt i den sammenhengende blågrønne infrastrukturen.

For å nå målet i Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold* om å restaurere 15 pst. av ødelagte naturområder innen 2030 skal Statens vegvesen i 2024 sette i gang flere restaureringstiltak i områder som tidligere har hatt viktige naturverdier, men som er forringet som følge av samferdselstiltak.

Statens vegvesen og Nye Veier fortsetter i 2024 arbeidet med utvikling av metode for å vurdere grad av naturnøytralitet. Utkast til metode blir prøvd ut på flere utbyggingsprosjekter før de konkluderer om endelig metode.

Omdisponering av areal er den største trusselen for tap av biologisk mangfold. Statens vegvesen og Nye Veier har utviklet et system for prosjektspesifikt arealregnskap og skal i 2024 ta dette i bruk i sine utbyggingsprosjekter.

#### *Redusere påvirkning fra salt-, plast- og forurensing av miljøgifter langs riksveinettet*

Salting langs veinettet har direkte skadelig effekt på tilstanden i mange innsjøer og påvirker drikkevannskilder. Trafikk forårsaker miljøgifter og mikroplast i avrenningsvannet. Statens vegvesen og Nye Veier jobber for at bruken av salt i vinterdrift skal reduseres og reguleres ytterligere gjennom utvikling av krav og metoder i driftskontrakter samt utvikling av mer presise rapporteringsordninger.

Bruk av helse- og miljøskadelige stoffer i anlegg og drift skal reduseres. Tilførsler av miljøgifter fra vei i bruk, inkl. mikroplast til vann og vassdrag, skal reduseres gjennom god drift av eksisterende renseløsninger og etablering av nye renseløsninger for både vei i dagen og for tunneler. Statens vegvesen og Nye Veier vil i 2024 overvåke

utslipp fra sine renseanlegg for å sikre rent utslipp til resipienter og bygge nye renseløsninger ved behov. Det er fortsatt behov for å avklare virkninger mot ulike resipienter fra ulike typer veianlegg og finne tilpassede rensemetoder. Statens vegvesen skal derfor fortsette arbeidet med å styrke kunnskapsgrunnlaget og utvikle metoder for å forhindre og redusere plastforurensing fra utbygging, drift og vedlikehold.

Statens vegvesen og Nye Veier vil fortsette arbeidet med tiltak for å redusere saltforbruket og redusere bruken av helse- og miljøskadelige kjemikalier. Dette vil skje bl.a. ved gode systemer og insitamentsordninger for driftsentreprenørene. Det skal tas særlig hensyn til diffus avrenning til drikkevannskilder og sårbare vannforekomster og effekten av punktutslipp av veivann og tunnelvaskevann til resipienter.

#### *Redusere lokal luft-, støy- og lysforurensing*

Utslipp fra veitrafikk og vedfyring er de viktigste lokale kildene til luftforurensing i Norge. Fra veitrafikken er det særlig utslipp av svevestøv fra slitasje på vei, dekk og bremses som har vært et problem i norske byer og tettsteder de siste årene. Tyngre kjøretøy og høy trafikk bidrar vesentlig til fortsatt høye svevestøvnivåer. Gjennom elektrifisering og moderniseringen av kjøretøyparken er luftforurensing fra eksosutslipp redusert de siste årene. Statens vegvesen og Nye Veier vil i 2024 fortsette arbeidet med å bidra inn i felles overvåking av luftkvalitet sammen med øvrige veieiere samt bidra til at forurensingsforskriftens krav til lokal luftkvalitet og støy overholdes, og at nasjonale mål for lokal luftkvalitet nås.

Veitrafikkstøy er den største støykilden utenørs og årsak til nesten 80 pst. av den totale støyplagen hos befolkningen. Trafikkvekst og befolkningsvekst fører til at flere blir utsatt for støy. Statens vegvesen og Nye Veier arbeider med å redusere antall boliger utsatt for støy og antall boliger med redusert luftkvalitet gjennom arbeidet med planlegging, utbygging og drift av sin portefølje. I arbeidet med reguleringsplanene for utbyggingsprosjektene sikres det at det gjennom utbyggingen av ny vei eller utbedring av eksisterende vei samtidig også gjøres nødvendige tiltak for å sikre akseptabelt støynivå og luftkvalitet.

Statens vegvesen med Nye Veier og andre veieiere samarbeider om strategisk støykartlegging og utarbeidelse av kommunevise støysonekart for eksisterende veier.

Kunstig belysning har stor påvirkning på naturen, særlig insekter. Statens vegvesen og Nye

Veier vil fortsette arbeidet med å redusere forurensing fra lyanlegg for å oppnå god tilstand i økosystemene, bruke mindre energi og ivareta hensynet til estetikk, trygghet og trafikksikkerhet.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt til grunn en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Antall omkomne i veitrafikken økte i 2022. Antallet de første månedene i 2023 er på om lag samme nivå som for tilsvarende periode i 2022. Dette tilsier at det fortsatt er behov for målrettet satsing. Det er alvorlig at utviklingen beveger seg stadig lengre bort fra målkurven som viser nødvendig progresjon for å kunne nå måltallene for antall drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030.

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025* omfatter totalt 179 tiltak. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen og øvrige sentrale aktører innen trafikksikkerhet, og den viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som aktørene vil gjennomføre i perioden. Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre 91 av de totalt 179 tiltakene, enten alene eller i samarbeid med andre aktører. Statens vegvesen vil i sitt trafikksikkerhetsarbeid prioritere tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper med særlig høy risiko samt målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møte- og utforkjøringsulykker. Motorsyklister er en av disse trafikantgruppene. Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal prioriteres.

Som en virkning av investeringer i riksveinettet 2024 forventer Samferdselsdepartementet at Statens vegvesens og Nye Veiers investeringer bidrar til i gjennomsnitt 1,2 færre drepte og hardt skadde per år. Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede virksomhet samt tiltak innen drift og vedlikehold bidrar også til økt sikkerhet.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres tilsyn- og kontrollaktivitet som skal sikre god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene samt ivareta høy førerkompetanse gjennom god kvalitet i føreropplæring og førerprøver. Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping vil også inngå i kontroll- og tilsynsaktiviteten i 2024. I tillegg er de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet. Alle tiltakene videreføres i 2024.

Samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk* i regi av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet videreføres i 2024. Statens vegvesen er en viktig bidragsyter i prosjektet.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier ivaretar sikkerhetskrav knyttet til riksveiinfrastrukturen. Vegtilsynet utøver risikobasert tilsyn. Tilsyn rettes inn mot de områdene der risiko for svikt eller avvik er størst. Tilsynet vil i 2024 prioritere å følge med på at sikkerheten styrkes ytterligere på det eksisterende veinettet.

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Regjeringen vil arbeide for økt fremkommelighet på hele veinettet, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, og at folk får en enkel reisehverdag til og fra jobb og skole. Kjøproblemer, stengte veier og lang reisevei flere steder gir høyere reisekostnader for personer og næringsliv enn ønsket. Veistandarden på enkelte deler av riksveinettet er lav, og faktisk hastighet på flere strekninger er under 60 km/t.

Statens vegvesen og Nye Veier vil jobbe for å holde riksveiene åpne og trygge året rundt. Effektive tiltak krever at virksomhetene kjenner tilstand og aktiviteter på riksveinettet i sanntid og kan sette sammen informasjon på tvers av fagmiljøer og -systemer. Sanntidsinformasjon er viktig for å kunne håndtere vinterdrift og akutte hendelser. Dette ivaretar Statens vegvesen bl.a. gjennom sitt ansvar for veitrafikksentralene.

For god fremkommelighet er det i tillegg viktig med langsiktige drift- og vedlikeholdsplaner med utgangspunkt i tilstanden på veinettet. Tilstandsdata innhentes av Statens vegvesen både gjennom inspeksjoner utført av fagpersonell og gjennom digitale målinger. Vedlikehold av veidekker, drenering langs veien, tunneler og bruer er viktig for fremkommeligheten og trafikksikkerheten for de reisende. Driftsoppgaver som brøyting og strøing er essensielt i vinterhalvåret. De senere år har det vært mer skiftende vær med mer intense nedbørsmengder og temperaturer som svinger rundt null grader. Dette gjør det vanskeligere å drifte og vedlikeholde veinettet og krever informasjon med lokale værdata og god beredskap. Det er da særlig viktig med proaktivt vedlikehold for å sikre at veiene og dreneringssystemene er robuste til å tåle klimapåkjenninger.

Statens vegvesen arbeider for å gi bedre og mer tilgjengelig informasjon om stengninger og

alternative ruter. Dette er spesielt rettet mot godstransport som må ta hensyn til begrensninger for høyde, lengde og vekt.

Nye Veier og Statens vegvesen legger til rette for døgnhvile- og rasteplasser for yrkessjåfører. Nye Veier planlegger å starte bygging av ny vei og etablering av døgnhvileplass på strekningen E6 Berkåk–Vindåsliene i 2024. Dette er i tråd med Nasjonal plan for etablering av døgnhvileplasser.

Skredsikring er viktig for å opprettholde fremkommeligheten og trygghetsfølelsen for trafikantene. Som forberedelse til Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen satt i gang arbeidet med en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og midtels skredfaktor, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 470 fra sesjonen 2021–2022 i kapittel 2.3 i del I. I arbeidet med denne planen legger Samferdselsdepartementet vekt på dialog mellom staten og fylkeskommunene. Det inngår flere store skredsikringsprosjekter i Statens vegvesens investeringsportefølje, og disse prioriteres i tråd med kriteriene for porteføljestyling. På fylkesveinettet skal Statens vegvesen bistå fylkeskommunene til å få en oversikt over aktuelle skredsikringstiltak.

Regjeringen vil sikre god mobilitet for flest mulig ved å utvikle og legge transportsystemet til rette med løsninger som alle kan bruke. Universell utforming er med i grunnlaget når ny transportinfrastruktur, som bussholdeplasser og kollektivknutepunkt blir bygd. Arbeidet med universell utforming blir sett i sammenheng med andre tiltak langs riksveiene, f.eks. utbedring av gangfelt og gang- og sykkelveier. I tillegg kommer tiltak i riksveiprosjekter. Bruk av teknologi for å kunne hjelpe grupper med spesielle behov er svært viktig, f.eks. å gjøre det mulig for blinde og svaksynte å finne informasjon om rutetilbud og forstå når deres buss kommer.

Sykling er klima- og miljøvennlig, arealeffektivt og bra for helsa. I Nasjonal transportplan 2022–2023 er det et langsiktig mål om en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. De siste årene har sykkelandelen ligget relativt stabilt i de største byområdene på under 10 pst. På landsbasis ligger andelen på om lag 4 pst. Selv med en betydelig økt satsing på sykkelinfrastruktur, kombinert med restriktive tiltak for bilkjøring og sterk fortetting i byområdene, vil sykkelmålene bli vanskelige å nå. I 2024 skal Statens vegvesen sette i verk tiltak for å øke sykkelandelen, bl.a. gjennom å fortsette arbeidet med å tilrettelegge for syklende med sammenhengende sykkelveier i byområdene. Behov for endringer i

regelverk og håndbøker, pågående pilotprosjekter og FoU-arbeid vurderes.

### *Byområdene*

Regjeringen fortsetter satsingen på attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. Målet er at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtaler er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet.

Utfordringene i de største byområdene er dårlig fremkommelighet og forsinkelser i veinettet og kollektivsystemet samt ulykker med gående og syklende. Dette rammer både privatpersoner og næringslivet. Veitrafikk er også en av de største kildene til luftforurensing og støy i byområdene. I 2024 prioriterer regjeringen å følge opp inngåtte byvekstavtaler i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Videre prioriterer regjeringen midler til økt statlig bidrag til de store kollektivprosjektene som nå bygges. Det settes også av midler til å følge opp fremforhandlet forslag til byvekstavgift for Tromsø, og til nye byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Regjeringen vil invitere de to sistnevnte byområdene til forhandlinger om byvekstavgift. Midlene vil utbetales dersom byvekstavtalene blir inngått. For Buskerudbyen og Grenland videreføres belønningsavtalene.

Rapporteringen viser at det er god måloppnåelsen i byvekstavtalene i de fire største byområdene, men at det har vært en trafikkvekst fra 2021 til 2022. Dette må følges tett fremover, og det kan bli behov for å justere virkemiddelbruken.

I 2024 skal Statens vegvesen sammen med de andre avtalepartene jobbe videre med å gjennomføre tiltak i de store byområdene for å nå nullvekstmålet og for å løse areal-, transport- og miljøutfordringer. Det vil kunne bidra til en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Statens vegvesen skal videre påse at bevilgningene knyttet til byvekstavtalene brukes i tråd med forutsetningene og bidrar til at nullvekstmålet kan nås. Staten vil også ha en sentral rolle i kommende forhandlinger om nye byvekstavtaler.

### *Samfunnsikkerhet og beredskap*

Transportsektoren er en sentral del av samfunnsikkerheten i Norge, og transport er definert som en grunnleggende nasjonal funksjon i henhold til

Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 7 i del III.

Veisektoren er en sentral bidragsyter til totalforsvaret og Norges totalberedskap. Russlands invasjon av Ukraina i 2022 har bl.a. medført et tettere samarbeid mellom Statens vegvesen og Forsvaret om utfordringene som følger av den nye sikkerhetspolitiske situasjonen. Totalforsvarets behov for et robust og helhetlig transportsystem vil forsterkes ytterligere i årene som kommer. Økt oppmerksomhet på nordområdene og innlemming av Finland og Sverige i NATO endrer planforutsetningene for militære og sivile transportert i nordområdene. I 2024 vil Statens vegvesen videreutvikle og styrke sin rolle både som veimyndighet og som fagorgan innenfor samfunnssikkerhet og totalberedskap på veiområdet, for å møte den nye sikkerhetspolitiske situasjonen.

Statens vegvesen skal ha oversikt over transportinfrastruktur og tjenester som er kritisk for totalforsvaret og videreutvikle metoder for å analysere samfunnssikkerhet som del av planleggingen av fremtidens transportsystem hvor hensynet til totalforsvaret og den nye sikkerhetspolitiske situasjonen ivaretas.

Statens vegvesen er veimyndighet for riksveiene og ivaretar sentrale nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap. Etaten skal legge til rette for et robust og pålitelig transportsystem som kan stå imot ulike type farer. Etaten skal bidra til at:

- samfunnssikkerhet inngår i beslutningsgrunnlaget ved planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av transportsystemet
- konsekvenser av fremtidige klimaendringer er kartlagt og inngår i beslutningsgrunnlaget ved planlegging og bygging av fremtidens transportsystem, samt håndteres i drift og vedlikehold
- trusler som følger av mer komplekse sårbarheter og avhengigheter knyttet til digitalisering og teknologiendringer, er kartlagt og håndteres
- større påkjenninger og hendelser i transportsystemet håndteres og koordineres på en samordnet og effektiv måte for å begrense økonomiske konsekvenser og opprettholde forutsigbar fremkommelighet.

Samfunnssikkerhet og beredskap må ivaretas på en enhetlig måte på hele riksveinettet. Trafikkberedskap er et område der fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen må samarbeide tett om planverket, gitt at omkjøringsruter eller andre til-

tak kan være på tilstøtende veinett. Statens vegvesen skal håndtere beredskapssituasjoner på riksveinettet og koordinere beredskapen ved større hendelser med øvrige veieiere og sentrale samvirkeaktører.

Fylkeskommunene og Nye Veier har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap og for å gi Statens vegvesen det nødvendige grunnlaget for å ivareta trafikkmessig drift i en krise- eller beredskapssituasjon. Nye Veier og fylkeskommunene har til enhver tid ansvaret for at egen infrastruktur fungerer som planlagt så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

Statens vegvesens ansvar for trafikkinformasjon for offentlig vei omfatter bl.a. veitrafikkentralenes døgnskuttinuerlige oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon. Dette er oppgaver som er viktige for å ivareta en god trafikkberedskap ved større hendelser og for å opprettholde fremkommelighet bl.a. på alternative ruter.

En stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren, med samfunnsmessige konsekvenser, vil også i fremtiden være naturhendelser. Klimaendringer kan medføre hyppigere og sterkere nedbør, økt risiko for flom-, skred- og overvannsskader på transportinfrastruktur samt havnivåstigning og økende fare for stormflohendelser.

Statens vegvesen har opprettet et faglig kommunikasjonsnettverk på klimatilpasning med Nye Veier og fylkeskommunene. Implementering av kunnskap om effekten av klimaendringer i normaler og retningslinjer er et viktig virkemiddel. Kartlegging av flom- og skredfare vil også i 2024 være sentralt i vedlikeholdet av veinettet og ved utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur. God arealplanlegging, overvåking og varsling av naturfare øker forutsigbarheten og gjør det mulig å redusere risiko.

Veimyndighetene skal gjennomføre et systematisk kartleggingsarbeid av risiko og sårbarhet langs veinettet basert på felles anerkjente standarder og som grunnlag for fremtidige prioriteringer. FoU-prosjektet «Klimatilpasning og veitransport» (*KlimaVei*) for perioden 2021–2024 gjennomføres av Statens vegvesen, Nye Veier AS og tre forskingspartnere (Vestlandsforskning, NGI og Menon Economics) og med støtte fra Norges forskingsråd. Prosjektet kan bidra til å videreutvikle metoder og verktøy som tar hånd om klimarisiko og klimatilpasning i veiforvaltningen på en bedre måte enn i dag. Målet er å etablere et kunnskapsgrunnlag for samfunnsøkonomiske analyser på prosjekt- og systemnivå som tar hensyn til klima-

endringer, endringer i klimapolitikk, og som støtter under mål om trygghet, bærekraft og effektivitet i veisektoren. Utviklingen av tilstandsindikatorer for riksveinettet og prosjektet *Forvaltning og vedlikeholdsstyring* vil på sikt bidra til et mer effektivt vedlikehold av riksveinettet. Bedre tilstandsvurderinger og forvaltning av veiinfrastrukturen, gode klimafremskrivninger med kartmaterieell og dokumentasjon på bl.a. skred- og flomutsatte områder, vil gi veimyndighetene et bedre beslutningsgrunnlag.

Naturfareplaner og naturfareberedskap er prioriterte oppgaver som endres hele tiden. Overvåking, varsling, datadeling og kompetansebygging er sentralt i arbeidet med å håndtere fremtidige klimaendringer. Det er utarbeidet naturfareplaner for alle driftskontrakter på riksvei. Digitalisert informasjon fra naturfareplanene er samlet i webportalen Respons.

Økt digitalisering gir store muligheter samtidig som det gjør transportsystemet mer komplekst, og det skapes nye og ukjente sårbarheter. Det er viktig å tilegne seg nødvendig kunnskap om nye sikkerhetsutfordringer tidlig i planleggingen av nye teknologiske systemer, slik at disse blir etablert med hensiktsmessige beredskaps- og sikkerhetstiltak. Digital sikkerhet blir prioritert i arbeidet med fremtidige forskrifter innenfor transportområdet, bl.a. i utformingen av ny vegdataforskrift. Videre vil Statens vegvesen i løpet av 2024 etablere et responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i veisektoren. Behovet knytter seg både til håndtering, koordinering og informasjonsdeling ved hendelser og til å styrke sektorens robusthet og veimyndighetenes evne til å håndtere digitale angrep.

Vegtilsynet vil, innenfor sitt mandat, prioritere å følge med på at digital sikkerhet ivaretas etter hvert som digitale systemer stadig blir mer integrert i veisystemet.

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med å etterleve kravene som følger av personvernforordningen i systemer og prosesser, med særlig vekt på å kvalitetssikre og oppdatere behandlingsoversikter og databehandleravtaler samt følge opp og lære av ev. avvikssituasjoner.

Håndtering av hendelser som påvirker samfunnets transportevne, krever en koordinert innsats fra veieiere, entreprenører og beredskapsaktører. Sikkerhetspolitiske kriser innenfor rammen av totalforsvaret gir nye samordningsutfordringer. Statens vegvesen er sektor- og fagmyndighet på vei, men det er samordningsbehov med en rekke aktører utenfor veisektoren, bl.a. Forsvaret. Statens vegvesen skal ha oversikt over transportinfrastruktur og tjenester som er kritisk for totalforsvaret og videreutvikle metoder for å analysere samfunnssikkerhet som del av planleggingen av fremtidens transportsystem hvor hensynet til totalforsvaret ivaretas.

### Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget på 43,1 mrd. kr.

Det foreslås bevilget 20,7 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkl. bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 14,8 mrd. kr i bompengefinansiering til tiltak på riksvei.

Tabell 4.3 Anslåtte virkninger av budsjettforslaget 2024

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	11,7
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	39,0
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	0,0
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	38,8
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	5,0
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	26,3
Antall km kollektivfelt bygd	0,2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som er universelt utformet	26

Det er satt av midler til oppstart av prosjektene:

- E6 Megården–Sommerset (delprosjekt på E6 Megården–Mørsvikbotn) i Nordland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus

Det er videre satt av midler til å videreføre forbedende arbeider på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland.

Nye Veier har foreløpig lagt opp til anleggsstart for prosjektene:

- E6 Berkåk–Vindåsliene (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag
- E6 Roterud–Storhove (delprosjekt på E6 Moelv–Øyer) i Innlandet

- utbedringstiltaket Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland
- utbedringstiltakene Stuguflåten–Raudstøl og Veblungnes på E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal

Det settes av 100 mill. kr til å styrke digitalisering og teknologiutvikling i Statens vegvesen, herunder å dekke utgifter til drift, funksjonell videreutvikling og teknisk vedlikehold av IT-systemer. I bevilgningen til riksveiinvesteringer inngår også midler til å utbedre skader etter ekstremværet *Hans*.

Tabell 4.3 viser anslåtte virkninger av budsjettforslaget for 2024 på indikatorer for riksveinettet. Det kan komme endringer gjennom budsjettåret som følge av fremdrift i prosjekter og Statens vegvesens og Nye Veiers prioriteringer.

## Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Driftsutgifter	4 286 194	4 233 100	4 566 100
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	8 436 601	9 361 400	9 720 700
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 233 563	2 292 300	2 429 600
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 946 142	3 020 000	4 619 000
30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	12 980 796	10 114 000	10 349 700
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	13 000		
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	150 200	414 000	376 000
63	Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i>	21 900		
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	18 377	21 000	22 400
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	329 004	389 600	415 300
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	12 921	22 100	23 600
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	2 764 418	3 146 600	3 284 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 041 499	647 700	740 000
	Sum kap. 1320	34 234 615	33 661 800	36 546 400

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og legge til rette for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. Vegvesenet har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet. Videre har etaten rollen som kollektivdirektorat, med nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, herunder universell utforming.

Det foreslås bevilget 36 546,4 mill. kr til Statens vegvesen.

#### Bindinger i riksveinvesteringene

Med budsjettforslaget for 2024 er det anslått at statlige bindinger per 1. januar 2025 utgjør 74,1 mrd. kr.

Tabell 4.4 viser budsjettforslaget for 2024, bindinger for statlige midler til riksveinvesteringer på kap. 1320, postene 29 OPS-prosjekter og 30 Riksveinvesteringer ved inngangen til 2025, bindinger i 2025, 2026 og etter 2026. Med forutsetning om rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og et nivå på mindre investeringstiltak i samsvar med fullmakten for å forplikte staten for fremtidige budsjettår er det anslått et økt bevilgningsbehov på postene i 2025 og 2026.

Tabell 4.4 Bindinger i riksveinvesteringene

	Forslag 2024	Bindinger 01.01.2025	Bindinger 2025	Bindinger 2026	Bindinger etter 2026
Post 29 OPS-prosjekter	4 618	35 346	5 880	5 885	23 581
Post 30 Riksveinvesteringer <sup>1</sup>	10 350	38 714	9 503	9 875	19 336
Sum	14 963	74 060	15 383	15 760	42 917

<sup>1</sup> For mindre investeringer er bindinger definert som full utnyttelse av fullmakten til å pådra statens forpliktelser ut over gjeldende budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. For prosjekter over 1 mrd. kr er det kun tatt med bindinger fra prosjekter som har vedtatt kostnadsramme eller der Samferdselsdepartementet har varslet at det vil komme tilbake til Stortinget med forslag om kostnadsramme.

#### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 566,1 mill. kr.

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

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

På posten inngår også utgifter til tjenester på transportområdet som er en vesentlig del av Statens vegvesens tjenester. Dette omfatter bl.a. nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging og samordning av eierskapet for data og analyse i etaten. I tillegg inngår regelutvikling, regulering og digitalisering av vei-

transport i Norge, sektoroppgaver innen klima og miljø, trafikksikkerhet, drift av veitrafikksentraler, automatisk trafikk kontroll, arbeid med samfunnsikkerhet og beredskap samt forskning og utvikling (FoU).

Veitrafikksentralene er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge, i tillegg til å ivareta trafikkstyring, oppetiden og informasjon på riks- og fylkesveiene. For å redusere digital sårbarhet og øke fleksibiliteten i den digitale infrastrukturen knyttet til veitrafikksentralene, videreføres oppgradering av sentralenes i 2024.

I bevilgningsforslaget inngår en økning på 100 mill. kr til teknologiutvikling, digitalisering og utgifter til drift og forvaltning av IT-systemer. Dette vil bidra til at Statens vegvesen kan møte aktuelle utfordringer og nyttiggjøre seg av teknologi og digitale løsninger. Arbeidet på dette området er delt i tre strategiske retninger; *fremtidens digitale veier*, *heldigitalisert verdikjede* og *digitale nyttetjenester for kundene*, jf. nærmere omtalen under Effektiv bruk av ny teknologi i Mål, utfordringer og prioriteringer. Satsingen i 2024 rettes særlig mot forebyggende skredkontroll og økt for-



utsigbarhet og fremkommelighet på fjellovergang. Digitale løsninger medfører også økte utgifter til drift og forvaltning av IT-systemer, samtidig som behovet for funksjonell videreutvikling og teknisk vedlikehold øker.

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon for fylkes- og riksveier har Statens vegvesen solgt tjenester til fylkeskommunene på flere fagområder. Det er lagt opp til å videreføre ordningen i 2024. I tråd med opplegget redegjort for i Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020) har Statens vegvesen solgt tjenestene til selvkost. Statens vegvesen har med grunnlag i anskaffelses- og statsstøttereguleringen vurdert at salg av disse tjenestene til fylkeskommunene må skje til markedspris. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at Statens vegvesen tar markedspris for tjenestene i 2024. Statens vegvesen, KS og fylkeskommunene er i dialog om videre behov for ordningen, og departementet vil komme tilbake til Stortinget om saken.

Post 01 omfatter også utgifter til Statens vegvesens FoU-virksomhet. Aktiviteten rettes mot kostnadseffektive og brukervennlige løsninger som legger til rette for et sikkert og bærekraftig transportsystem. Resultatene fra forskningen skal utvikle fagkunnskap og kompetanse slik at beslutninger tas på et godt faglig grunnlag. Deler av arbeidet initieres og ledes gjennom større forsknings- og utviklingsprogrammer og gjennomføres i samarbeid med norske universiteter og forskningsinstitutter. Statens vegvesen deltar også i en rekke forsknings- og innovasjonsprosjekter i samarbeid med andre.

### **Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier**

Det foreslås bevilget 9 720,7 mill. kr, med en anslått fordeling på 6 600 mill. kr til drift og 3 100 mill. kr til vedlikehold.

Posten omfatter i hovedsak Statens vegvesens entreprenør- og byggherreutgifter knyttet til drift og vedlikehold av riksveier. Byggherreoppgaver omfatter bl.a. kartlegging av tilstand og kontroll av veiobjekter, planlegging av tiltak, gjennomføre anbudskonkurranser, inngå kontrakter, følge opp og kontrollere entreprenørenes leveranser innen HMS, økonomi og kvalitet, samt å ivareta byggherrens HMS-ansvar og oppfølging i garantiperioden.

Prisveksten i markedet gir økte utgifter til drift og vedlikehold. For å få mer igjen for vedlikeholdsmidlene legger Statens vegvesen til rette for en gradvis overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av

vedlikeholdet. Etaten skal i 2024 arbeide videre med et grunnlag for tilstands- og risikobasert forvaltning og styring. Vegvesenet vil prøve ut delvis automatisert teknologi for innsamling og analyse av tilstandsdata og arbeide for å få til løsninger som effektiviserer arbeidet med å lage strekningsvise planer og prioriteringer på tvers av veiobjekter.

#### *Drift*

Drift av riksveier med tilhørende arealer, omfatter bl.a. brøyting, strøing med salt og sand, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealer samt oppgaver som å sørge for lys på veiene og å legge til rette for radio, nødnett og annen kommunikasjon.

Riksveinettet driftes av entreprenørselskaper gjennom kontrakter med Statens vegvesen. Kontraktene regulerer de oppgavene som er nødvendige for at veinettet skal være tilgjengelig og sikkert for trafikantene og holde god miljøstandard. Strekninger med mange og alvorlige ulykker eller fremkommelighetsproblemer følges særskilt opp i kontraktene.

Til drift av riksveinettet i 2024 legges det opp til å bruke om lag 700 mill. kr mer enn i saldert budsjett 2023. Både byggherrekostnader og kostnader til driftskontraktene har økt. Avviklingen av sams veiadministrasjon og utfasing av felleskontrakter for riks- og fylkesvei har resultert i færre og større områder for riksveikontrakter. De nye kontraktene strekker seg over et større geografisk område med færre kilometer vei per kvadratkilometer, sammenliknet med de gamle kontraktsområdene. Dette gir større spredning på beredskapen for entreprenørene og mindre rasjonell utnyttelse av maskiner og mannskap, noe som virker kostnadsdrivende. De nye kontraktene fases gradvis inn etter hvert som eksisterende kontrakter utløper. Ved inngangen til 2024 vil det fortsatt være åtte felles driftskontrakter for riks- og fylkesvei.

Det er inngått fem nye driftskontrakter for riksvei i 2023. Justert for prisstigning hadde disse kontraktene en kostnadsvekst på 39 pst. sammenliknet med kontraktene de avløste.

For å motvirke kostnadsvekst i nye driftskontrakter arbeider Statens vegvesen med kontraktsstrategien og innfører gradvis flere tiltak for å gjøre kontraktene mer attraktive for entreprenørene og på den måten begrense kostnadsøkningen. Hovedgrepene omfatter bl.a. justeringer som reduserer risikoen for entreprenørene samt muligheter for større andel vedlikehold i kontraktene, slik at utnyttelsen av maskiner og mannskap blir mer jevnt fordelt gjennom hele året. Avklarte

forhold rundt kontraktsonråder vil fremover gi større forutsigbarhet for entreprenørene.

Dersom de samlede utgiftene til å drifte riks- og fylkesveinettet kan reduseres gjennom felles driftskontrakter med fylkeskommunene i områder med sammenhengende veistrekninger som består av riks- og fylkesveier, skal Statens vegvesen legge til rette for dette.

#### *Vedlikehold*

Til vedlikehold av riksveinettet legges det opp til å bruke om lag 400 mill. kr mindre enn i saldert budsjett 2023. Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god funksjon på den eksisterende veiinfrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å gjenopprette og opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og alle tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Godt vedlikehold bidrar til at kostnadene til drift av infrastrukturen holdes nede. Det anslås at vedlikeholdsetterslepet innenfor formålet på posten isolert sett øker med om lag 1 200 mill. kr. Tiltak for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet finansieres innenfor bevilgningen på denne posten, post 29 OPS-prosjekter (tunneloppgradering i OPS-prosjekter) og enkelte mindre investeringstiltak (tunneloppgraderinger) på post 30 Riksveiinvesteringer (fornyning av riksvei). Med budsjettforslaget anslås det at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet samlet sett blir redusert med om lag 100 mill. kr.

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og styringssystemer. Det er et betydelig behov for vedlikehold i mange av tunnelene på riksveiene for å opprettholde fremkommeligheten. Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan være dyrere å utbedre på et senere tidspunkt, blir prioritert. Tiltak i tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene omtales under post 30 Riksveiinvesteringer.

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

En rekke bruer har skader som tilsier økende vedlikeholdsutgifter på sikt. Det er viktig med tilstrekkelig og kontinuerlig vedlikehold for å mot-

virke slitasje og nedbryting. Vedvarende skadeutvikling kan føre til behov for utskifting, noe som innebærer langt høyere utgifter. Udekket vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål samt vedlikehold av utstyr som f.eks. fuger og rekkverk. Tiltak på ferjekai omfatter i tillegg bl.a. vedlikehold av teknisk utstyr.

Et godt asfaltdekke er viktig for trafiksikkerhet, sikrer god fremkommelighet og kjørekraft. Det beskytter også lagene under mot vanninntrenging og reduserer påkjenningene på bærelaget slik at veien får lengre levetid. Statens vegvesen registrerer hvert år spor og jevnhet på asfaltdekke. Ut fra disse målingene settes det opp et dekkeleggingsprogram hvor strekningene med størst behov prioriteres. Levetiden på et asfaltdekke varierer ut fra trafikkmengde, andel tunge kjøretøy, piggdekkeandel og veiens oppbygging, og varierer normalt mellom 4 og 15 år.

Godt vedlikehold av dreneringsanlegg sikrer veiene mot vannskader. Dårlig drenering og vann som blir stående i veikroppen, fører til økt nedbryting av veien og kortere levetid på veidekket. Utgiftene ved å utsette vedlikeholdstiltak blir i slike tilfeller høyere enn ved et kontinuerlig vedlikehold. Et velfungerende, godt vedlikeholdt dreneringssystem bidrar til å begrense skader ved flom og oversvømmelse. Større nedbørsmengder medfører et økende behov for å beskytte veiene med god drenering.

Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumlefelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet vei- og trafikkutstyr m.m. som reduserer faren for, og alvorligheten av personskafe ved påkjørsel, og bidrar til god fremkommelighet. Dagens veiutstyr blir i større grad digitalisert og er dyrere å vedlikeholde enn tidligere. God skilting, trafikkinformasjon og vebelysning samt sikring med rekkverk bidrar til å øke trafiksikkerheten og fremkommeligheten.

Statens vegvesen og fylkeskommunene har i flere tilfeller dekt utgifter til vedlikehold av kommunale over- og underganger som krysser riks- og fylkesvei. Det legges opp til at Statens vegvesen skal videreføre denne praksisen i 2024 for over- og underganger som krysser riksvei, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet på riksveien. Det pågår et forskriftsarbeid som bl.a. skal presisere den nærmere ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene når det gjelder vedlikehold av kommunale overgangsbruer på det offentlige veinettet.

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

### Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 429,6 mill. kr.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver knyttet til trafikksikkerhet og likere konkurransevilkår. En målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å opprettholde kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder, forhandlere og trafikkskoler. For en del av disse virksomhetene må også personellet og virksomheten godkjennes av Statens vegvesen for å sikre god kvalitet og hindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter. I tillegg skal innsatsen bidra til å ivareta forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Målrettet trafiktkontroll blir videreført med kontroller til tider og på steder med høy sannsynlighet for å avdekke feil og mangler. Digitaliseringen av kontrollene gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning, videreføres. Dette bidrar til å effektivisere kontrollarbeidet ved at kjøretøy med antatte feil og mangler blir kontrollert hyppigere. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre er prioritert. I tillegg til vinterutrustning, er sikring av last, kontroll av brems, kjøre- og hviletid og kabotasje en viktig del av kontrollaktiviteten. Kontroll av drosje gjennomføres som del av ordinære kontroller. Samarbeidskontroller med andre kontrolletater gir betydelig merverdi, og Statens vegvesen vil jobbe for å videreføre slike kontroller også i 2024.

Statens vegvesen følger opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Oppfølgingen startet i 2023 og fortsetter i 2024. Statens vegvesen ble tilført midler til å følge opp handlingsplanen i 2023, og opprettet bl.a. flere nye stillinger for å styrke kontrollinnsatsen. Effekten av dette ventes i 2024. Regelverksutvikling, økt samarbeid med øvrige kontroll- og tilsynsetater og styrking av kontroll- og tilsynsvirksomheten er viktige satsingsområder for Statens vegvesen, og bidrar til å avsløre sosial dumping.

Trafikksikkerhets- og fremkommelighetshenyn krever at kjøretøy ikke skal trafikker veinetet i Norge uten å være i godkjent teknisk stand. Ved Norges nest største grenseovergang, Magnormoen, passerer det et stort antall kjøretøy. Dagens kontrollområde er for lite og for dårlig utrustet. Samferdselsdepartementet er i dialog

med Statens vegvesen om en ev. utvidelse av kontrollområdet.

I samarbeid med politiet gjennomfører Statens vegvesen kontroller knyttet til bruk og tekniske krav for små elektriske kjøretøy som el-sparke sykler og liknende.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet.

Nye kjøretøy får stadig flere førerstøttefunksjoner. Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn.

God kvalitet i føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Høy kompetanse hos trafikklærere og sensorer er en forutsetning. Arbeidet med å sikre tilstrekkelig kompetanse og innføre nye krav til etterutdanning og en regodkjenningsordning for trafikklærere slutføres i 2024 med sikte på at den kan tre i kraft fra 2025. Statens vegvesen vil også fortsette arbeidet med å effektivisere førerprøvevirksomheten, slik at ventetidene kan reduseres.

Det er en økende mangel på tungbilsjåfører. Samtidig er det vanskelig å få rekruttert nye. Dette krever at det gjennomføres ytterligere tiltak for å sikre tilstrekkelig tilgang til opplæring for både sjåfører og trafikklærere. Statens vegvesen samarbeider med undervisningssektoren og vurderer alternative utdanningsløp for tungbillærere.

En samkjørt prøvevirksomhet, der Statens vegvesens systemer og tjenester brukes til å gjennomføre teoriprøver for andre offentlige etater, gir god utnyttelse av offentlige investeringer og ressurser. Flere offentlige etater, bl.a. Luftfartstilsynet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap bruker i dag Statens vegvesens systemer og tjenester.

Krav til helseattest for førere over 80 år opprettholdes. Statens vegvesen og Helsedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utredet en videreutvikling av ordningen med kjørevurdering for eldre bilførere. Rapporten er til behandling i departementet. Arbeid med oppfølging av saken forventes å pågå i 2024.

På oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet er Statens vegvesen i samarbeid med Politidirektoratet bedt om å utrede og foreslå en løsning for et nasjonalt kjøreseddelregister. Registeret skal gi oversikt over kjøresedler utstedt for å kunne drive persontransport mot vederlag. Utredningsarbeidet forventes ferdigstilt i 2024.

Statens vegvesens arbeid med å utvide og forbedre sine digitale tjenester for å gi økt tilgjengelighet og brukervennlighet fortsetter i 2024. Antall henvendelser i skranke på trafikkstasjonene er mer enn halvert siden 2017. Det ventes ytterligere reduksjon frem mot 2025.

Kampanjene om fart, bilbelte, oppmerksomhet og samspillet mellom ulike trafikantgrupper i de store byområdene videreutvikles og gjennomføres i 2024.

## Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 4 619 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 125 mill. kr i bompenger.

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre, og det private OPS-selskapet er byggherrens representant. OPS-selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistreknin- gen i 15–30 år.

Det settes av om lag 3 800 mill. kr til OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms i 2024. Hoveddelen av midlene settes på en ikke-rentebærende konto i Norges Bank frem til milepælsutbetalinger til OPS-selskapene, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*, jf. Innst. 270 S (2017–2018), og Prop. 101 (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*, jf. Innst. 380 S (2020–2021). Foreløpig er det anslått at om lag 500 mill. kr vil gå til ev. kompensasjon for lønns- og prisstigning. Samferdselsdepartementet avklarer gjennom budsjettåret hvor stor andel av avsetningen som settes inn på ikke-rentebærende konto i Norges Bank og hvor mye som går til kompensasjon for lønns- og prisstigning, jf. omtale under.

Det prioriteres i tillegg midler til løpende byggherrekostnader på de to prosjektene over post 30 Riksveiinvesteringer.

For kontraktsfestet statlig vederlag til OPS-strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder og E18 Grimstad–Kristiansand i Agder, er det foreløpig lagt til grunn 800 mill. kr. Det legges til grunn både statlige midler og bompenger til vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

## *Tilpasninger i OPS-kontraktene for rv. 555 Sotrasambandet og prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt*

I Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, side 124–125, er det redegjort for enkelte kostnadsreducerende tiltak i rv. 555 Sotrasambandet. I tillegg har Statens vegvesen foretatt enkelte endringer i håndteringen av kompensasjon for lønns- og prisstigning og plassering av risiko sammenliknet med hvordan dette har vært praktisert i tidligere OPS-prosjekt. Som det går frem av Prop. 41 S (2017–2018) skulle den endelige risikofordelingen bli klarlagt som en del av prosessen med OPS-kontrakten. Kompensasjon for lønns- og prisstigning er i kontrakten forutsatt håndtert på tilsvarende måte som i ordinære byggektrakter i Statens vegvesen, ved at kompensasjonen betales ut kvartalsvis i anleggsperioden. Kompensasjon blir fastsatt på bakgrunn av faktisk prisutvikling i anleggsmarkedet, og den beregnes med utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg. Et slikt opplegg gir besparelser for staten ved at OPS-selskapet unngår å måtte skaffe finansiering av kostnadene knyttet til lønns- og prisstigning frem til milepælsutbetaling i byggeperioden og utbetaling av tilgjengelighetsbetaling i driftsperioden. Det gir også besparelser for staten ved at OPS-selskapet ikke måtte legge et risikopåslag for lønns- og prisstigning i sin tilbudte pris. Det er gjort tilsvarende tilpasning i prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt.

I Prop. 101 S (2020–2021) er det for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt presisert at lengden på driftsperioden og detaljering av betalingsbestemmelser, bl.a. justering av milepælsutbetaling skal fastsettes endelig ved gjennomføring av konkurransen for anskaffelse av OPS-leverandør. Videre er det presisert at fordelingen av risiko mellom kontraktspartene vil bli klarlagt som en del av prosessen med utforming av kontrakten. Gjennom forhandlingene med tilbyderne ble det gjort enkelte kostnadsreducerende tiltak. De viktigste er først og fremst knyttet til finansieringsmodellen. Bl.a. er årlig betaling for tilgjengelighet og driftsstandard i driftsperioden til OPS-selskapet redusert fra 25 til 15 år. Gjennom forhandlingene har det kommet frem at markedet for langsiktige lån for tilbyderne (over 15 år) i norske kroner var begrenset, og at lånene var priset svært høyt. Ettersom OPS-selskapene må bruke de årlige vederlagene til å betale ned sine lån, ønsket tilbyderne å redusere perioden for tilgjengelighetsbetaling i driftsfasen, slik at finansieringskostna-

dene reduseres. De samlede finansieringskostnadene for OPS-modellen reduseres derfor fra opplegget i Prop. 101 S (2020–2021).

I tillegg er det for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta gjort endringer av opplegget for milepælsbetaling som nå knyttes opp til konkrete leveranser i anleggsfasen. Eksempler på slike leveranser er tidspunkt for leveranser knyttet til klimakrav, tidspunkt knyttet til fremdrift i tunnelene og tidspunkt for når tunnelene er ferdige fra leverandør. Dette vil redusere OPS-selskapets behov for låneopptak for å sikre likviditet i anleggsfasen, og de samlede finansieringskostnadene blir lavere enn ved utbetaling først ved trafikkåpning. Statlige midler til milepælsutbetalinger er estimert til om lag 10 mrd. kr, inkl. mva. Det legges opp til at midlene bevilges i perioden 2023–2028. Vederlag til OPS-selskapet i driftsperioden er estimert til om lag 11,2 mrd. kr.

I Prop. 101 S (2020–2021) er bompengebidraget, på om lag 1 650 mill. 2024-kr, i sin helhet forutsatt å dekke betaling for tilgjengelighet i driftsperioden for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta. I og med at driftsperioden er redusert til 15 år, reduseres også perioden for bompengeinnsamling fra 20 til 15 år. Dette gir et redusert finansieringsbidrag på om lag 400 mill. kr. Det justerte bompengebidrag på om lag 1 250 mill. kr stilles til rådighet som en del av det årlige vederlaget til OPS-selskapet. Dette påvirker ikke gjennomsnittstakstene som går frem av Prop. 101 S (2020–2021).

### Post 30 Riksveiiinvesteringer

Det foreslås bevilget 10 349,7 mill. kr. Anslått fordeling av foreslått bevilgning går frem av tabell 4.5. I tillegg er det lagt til grunn om lag 9 500 mill. kr i bompengefinansiering.

Tabell 4.5 Anslått fordeling av riksveiiinvesteringer for Statens vegvesen

	Mill. kr
Porteføljen	4 906
Mindre investeringstiltak <sup>1</sup>	4 714
Byvekstavtaler <sup>1</sup>	730
Sum post 30 Riksveiiinvesteringer	10 350

<sup>1</sup> Grunnlag for beregning av fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, er fratrukket mindre investeringstiltak som allerede har fastsatt kostnadsramme. Grunnlaget for beregning av fullmakt er 4 232 mill. kr.

Rammen brukes i hovedsak til å videreføre rasjonell anleggsdrift i allerede igangsatte prosjekter. Det prioriteres likevel midler til enkelte nye store prosjekter.

Faktisk prisvekst i anleggsmarkedet har i 2022 og 2023 vært høyere enn forutsatt. Dette har medført at det økonomiske handlingsrommet innenfor Statens vegvesens budsjettammer er redusert. Selv om prisveksten i anleggsmarkedet har avtatt, er det fortsatt en risiko for at prisveksten kan påvirke Statens vegvesens økonomiske handlingsrom også i 2024.

### Porteføljen

Underkategorien *Porteføljen* består av store prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 mrd. kr. Unntaket er enkelte store prosjekter som inngår under Byvekstavtaler. Prosjektene omtales særskilt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Statens vegvesen la våren 2022 for første gang frem sitt forslag til rekkefølge for gjennomføring av de store prosjektene i Nasjonal transportplan 2022–2033 (porteføljeprioritering). Statens vegvesen la frem en revidert porteføljeprioritering våren 2023.

Det er satt av midler til oppstart av følgende prosjekter:

- E6 Megården–Sommerset (delprosjekt på E6 Megården–Mørsvikbotn) i Nordland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus

Oppstart av prosjektene forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme for prosjektene og til delvis bompengefinansiering av E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 og E134 Røldal–Seljestad.

Det er videre satt av midler til å videreføre forberedende arbeider på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland.

Innenfor skredsikring videreføres en rekke igangsatte prosjekter. Det settes av midler til forberedende arbeider på rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland. Oppstart av prosjektet krever Stortingets tilslutning til kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med forslag til kostnadsramme så raskt som mulig.

I 2024 settes det også av midler på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett til prosjektet Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1. Prosjektet utføres av Statens vegvesen og omfatter

ombygging av Hammersborgtunnelen og deler av Vaterlandstunnelen.

#### *Mindre investeringstiltak*

Underkategorien *Mindre investeringstiltak* består av mindre prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 mrd. kr og planlegging av disse prosjektene. Dette er i hovedsak tiltak som tidligere inngikk i programområdetiltak, Nasjonale turistveier og fornying av riksvei.

Midlene brukes i sin helhet til å videreføre allerede igangsatte prosjekter.

Gjennom Statens vegvesens utbedringsstrekninger legges det til rette for en trinnvis utvikling av utvalgte deler av riksveinettet. Denne gjennomføringsformen velges på deler av riksveinettet der det er mest hensiktsmessig å utvikle eksisterende infrastruktur, fremfor å bygge nytt. I 2024 videreføres arbeidene på en rekke utbedringsstrekninger, bl.a.:

- E16 i Valdres i Innlandet
- rv. 9 Setesdal i Agder
- rv. 41 Treungen–Vrådal i Telemark
- rv. 52 Hemsedal i Buskerud
- rv. 3 Østerdalen i Innlandet
- rv. 70 Elverhøy bru i Møre og Romsdal
- E6 Grong–Nordland grense i Trøndelag
- rv. 80 Sandvika–Sagelva i Nordland
- rv. 94 Mollstrand–Grøtnes i Finnmark.

Statens vegvesen følger opp et omfattende program for punktvis utbedringer på riksveinettet, f.eks. bruer og ferjekaier samt andre tiltak for å øke fremkommeligheten.

Tiltak som gir bedret fremkommelighet og bedre sikkerhet for gående og syklende utenfor byområdene videreføres.

Det prioriteres å videreføre målrettede trafikk-sikkerhetstiltak, og det vil i 2024 bli gjennomført en rekke tiltak på riksveinettet, f.eks. tiltak for å forhindre utforkjøring og møteulykker.

Flere større og mindre tiltak på Nasjonale turistveier videreføres i 2024, og ventes å bli ferdige og tilgjengelige for trafikantene i 2024.

Innenfor skredsikring brukes midlene til sluttfinansiering og restarbeider for prosjektet E16 Kvamskleiva, som er åpnet for trafikk.

I bevilgningen inngår også midler til å utbedre skader etter ekstremværet *Hans*.

#### *Tunnelutbedringsprogrammet*

I 2024 videreføres satsingen på tunnelutbedringsprogrammet. Det prioriteres midler til å videreføre allerede igangsatte prosjekter.

For å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres arbeidet med å utbedre tunneler lengre enn 500 meter. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommeligheten og trafiksikkerheten i disse tunnelene. Med budsjettforslaget blir fire tunneler som ligger på den norske delen av det transeuropeiske veinettverket (TEN-T-veinettet), ferdig utbedret i 2024. Det gjenstår da å utbedre 15 tunneler på dette veinettet etter 2024. Videre er det lagt til grunn at 20 andre tunneler på TEN-T-veinettet over tid skal erstattes med nye veistrekninger, og disse utbedres derfor ikke. Dette gjelder tunneler på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle og E16 Hylland–Slæen i Vestland samt E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland. Det er satt av midler å starte opp delprosjektet E6 Megården–Somerset i 2024, som vil erstatte seks tunneler lengre enn 500 meter på TEN-T-veinettet. Det er videre satt av midler til å videreføre forberedende arbeider på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i 2024.

Med budsjettforslaget vil det i 2024 være satt i gang utbedring eller forberedende arbeider i de fleste av tunnelene på TEN-T-veinettet som i henhold til EUs tunnelsikkerhetsdirektiv skal utbedres. Det gjenstår imidlertid å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjelltunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot utbyggingen av Bybanen mot Åsane og forlengingen av dagens Fløyfjelltunnel mot Åsane. Finansiering og videre fremdrift for prosjektene i Bergen må avklares i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Videre er tidspunktet for oppstart av utbedringen av E39 Lotetunnelen i Vestland utsatt fordi det har vært nødvendig å gjøre nye vurderinger av omfanget av tiltak i tunnelen.

I tillegg til å gjennomføre tiltak i tunneler TEN-T-veinettet for å oppfylle krav i tunnelsikkerhetsdirektivet, vil enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet bli utbedret i 2024. Prioriteringen av tiltak i disse tunnelene vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Det gjennomføres avbøtende sikkerhetstiltak for de gjenstående tunnelene som ikke utbedres i 2024.

#### Byvekstavtaler

Underkategorien *Byvekstavtaler* består av mindre investeringer i gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet.

Midlene blir brukt til riksveitiltak i byområder der det er inngått byvekstavtaler. I 2024 blir innsatsen i hovedsak knyttet til å bygge sammenhengende sykkelveinett i flere byområder. Ett av prosjektene er E39 Sykkelstamveien mellom Sørmarka og Smeaheia på Nord-Jæren, som er ventet åpnet for trafikk i 2024. I tillegg blir det gjennomført enkelte tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten. Midlene vil i sin helhet bli brukt til prosjekter som er satt i gang før 2024.

Se nærmere omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Prosjekter med kostnadsramme over 1 mrd. kr omtales særskilt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

### Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 376 mill. kr.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For årene 2010–2014 var den årlige lånerammen på 2 000 mill. kr, mens den for årene 2015–2017 var på 3 000 mill. kr. Det foreslås ikke ny låneramme for 2024.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. I 2024 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 3,0 pst. På bakgrunn av forutsetninger for ordningen og lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå et tilskudd på 376 mill. kr i 2024.

Tabell 4.6 viser den fylkesvise fordelingen av beløpene for rentekompensasjonen.

Tabell 4.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

(i 1 000 kr)	
Fylke	Rente- kompensasjon for 2024
Østfold	17 180
Akershus	28 024
Buskerud	17 480
Oslo	23 098
Innlandet	39 347
Vestfold	13 652
Telemark	14 779
Agder	24 495
Rogaland	26 340
Vestland	51 500
Møre og Romsdal	23 524
Trøndelag	40 590
Nordland	27 544
Troms	18 365
Finnmark	10 082
Sum	376 000

### Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 22,4 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble tilskuddsordningen som rettes mot flaskehals for tømmervogntog på fylkesveinettet, videreført. Midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport gjennom å forsterke bruer på fylkesvei som ikke tåler 60 tonn totalvekt.

I 2019 ble det i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen besluttet et program for bruer på fylkesvei med behov for utbedringer de nærmeste årene. Det fastsatte programmet blir lagt til grunn for tilskudd også i 2024.

Statens vegvesen følger prinsippet om forenklet rapportering og kontroll med de fylkeskommunene som mottar tilskudd. Ved ferdigstilt prosjekt kreves revisorgodkjent sluttrapport som dokumentasjon på at midlene er brukt i henhold til formålet.

I 2023 ble det gitt tilskudd til åtte bruprosjekter som videreføres i 2024. Høsten 2023 vurderes det hvilke ytterligere prosjekter som kan motta tilskudd i 2024.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen å evaluere ordningen i forbindelse med arbeidene med Nasjonal transportplan 2025–2036.

### Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det foreslås bevilget 415,3 mill. kr.

Posten omfatter tilskudd til fylkeskommunene for å styrke vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveiene. Midlene fordeles mellom fylkeskommunene etter samme fordeling som i dag blir brukt i fordeling av midlene til opprusting og fornying over tabell C i rammetilskuddet til fylkeskommuner, som i 2024 tilpasses ny fylkesinndeling. Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og/eller viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunenes prioriteringer. Fylkeskommunene skal innenfor disse kriteriene selv prioritere tiltak, og etter årets slutt legge frem dokumentasjon på at midlene er brukt i samsvar med forutsetningene. Som i 2023 legges det opp til forenklet rapportering og kontroll med ordningen. Dette skal gi minst mulig administrasjon for søker og forvalter av tilskuddsordningen, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet. Tilskuddsmidlene brukes til ulike vedlikeholds- og fornyingstiltak som reasfaltering, veioppmerking, bergskjæring og vegetasjonsrydding.

### Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det foreslås bevilget 23,6 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble økt trafikksikkerhet for barn og unge prioritert gjennom *Barnas transportplan* for perioden 2022–2027. Sentralt i denne satsingen er tilskuddsordningen som retter seg mot tryggere skoleveier og nærmiljøer. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafikksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer.

Tilskudd gis til kommuner etter søknad. Ordningen omfatter fysiske tiltak og tiltak rettet mot trafikanter. Fysiske tiltak og tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen vektlegges.

Det vises til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet for nærmere omtale av ordningen. Fra 2024 justeres ordningen til kun å gjelde tiltak som kan gjennomføres i tilsagnsåret.

### Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Det foreslås bevilget 3 284 mill. kr.

I 2024 videreføres i stor grad rutetilbudet fra 2023. På sambandet rv. 85 Bognes–Lødingen økes antall avganger når ny driftskontrakt starter opp fra 1. januar 2024.

Anslaget for billettinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften, er usikkert. Det foreslås derfor en merinntektsfullmakt, slik at bevilgningen på post 72 kan overskrides mot tilsvarende merinntekter på inntektsposten, jf. forslag til romertallsvedtak.

Samferdselsdepartementet foreslår å endre rammene i fullmakten til å pådra staten forpliktelses ut over budsjettåret i riksveiferjedriften. Det foreslås å redusere den samlede rammen for gamle og nye forpliktelser fra 20 910 mill. kr til 20 250 mill. kr samt å redusere rammen for forpliktelser som forfaller hvert år fra 3 350 mill. kr til 3 200 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

I Hurdalsplattformen er det for fireårsperioden 2021–2025 satt mål om å innføre en ordning for å halvere takstene i ferjedriften sammenliknet med 2021. Tilsvarende er det et mål om å innføre en ordning med gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og gjøre ferjesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis. I budsjettet for 2023 ble det satt av midler som legger til rette for at målet om halvering av ferjetakster og målet om gratis ferjer skulle bli oppfylt 16. august 2023. Det er med budsjettforslaget satt av midler som legger til rette for at disse ordningene kan videreføres i 2024. Forslaget har en total budsjetteffekt på 383,7 mill. kr for riks- og fylkesveiferjesamband, gjennom økte utgifter og reduserte inntekter. Midler til fylkeskommunene bevilges over rammetilskuddet til fylkeskommuner. Det er lagt til grunn at takstene i riksveiferjedriften økes med gjennomsnittlig 4,4 pst. 1. januar 2024.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* legges det til grunn at riksveiferjekontraktene skal bidra til et kostnadseffektivt ferjetilbud med økt samfunnsnytte og oppnåelse av det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Statens vegvesen har i prosjektet *Digitalisering og automatisering i ferjedriften* startet med tiltak som skal bidra til å effektivisere ferjedriften, parallelt med å legge til rette for et oppdatert regelverk. Siden 2021 har det vært gjennomført ulike former for markedsdialog med maritim næring og avklaring med andre regelverksaktører. Økt bruk av teknologi har et potensial for betydelig kostnadsbesparelse både



innen ferjedriften og for maritim næring generelt. For å bidra til raskere utvikling, testing og bruk av ny teknologi bruker Statens vegvesen en kombinasjon av krav og tildelingskriterier i den pågående utlysningen for drift av E39 Lavik–Oppedal, som har planlagt driftsoppstart i 2026.

Det har over tid blitt stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi ved anbud i riksveiferjedriften. Mot slutten av 2023 er det ventet at over halvparten av de 44 hovedfartøyene i ordinær drift i riksveiferjedriften bruker batteri eller hydrogen som energibærere. Regjeringen sendte våren 2023 forslag til krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter på høring, med høringsfrist 1. oktober 2023. Videre behandling av forskriftsforslaget kan påvirke hvilke miljøkrav som stilles i kommende anbud for drift av riksveiferjesamband.

### Post 73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene

Det foreslås å bevilge 740 mill. kr.

Det er satt av 562 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen for reduserte bompenger utenfor byområdene fra 2017. Denne gjelder i hovedsak bompengeprojekter utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder. Ordningen gjelder for prosjekter der bompenge-

opplegget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017). Tilskuddsordningen innebærer at bompengeretakstene er om lag 10 pst. lavere i de aktuelle prosjektene enn de ellers ville vært.

Til sammen har 42 prosjekter fått tilsagn om tilskudd i den opprinnelige ordningen. Tolv av disse er avvirket ved utgangen av 2023. Ved utgangen av 2024 er det ventet at det gjenstår å starte bompengeneinnkrevningen i prosjektene E16 Bjørnum–Skaret i Akershus og Buskerud og E39 Rogfast i Rogaland.

Det settes av 58 mill. kr for å videreføre fritak i innkreving på sideveisbommer i for prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet i 2024. Prosjektet har siden 2021 fått tilskudd for å dekke inn reduserte bompengeneinntekter på grunn av midlertidig stans i innkrevingen i sideveisbommer.

Videre settes det av 120 mill. kr for å videreføre prøveordningen med fritak på sidevei og halv takst på hovedvei for prosjektet rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet i 2024. Prøveordningen har vært finansiert med midler fra et engangstilskudd som ble bevilget i 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2020–2021).

## Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	
01	Salgsinntekter m.m.	201 623	172 300	179 900
02	Diverse gebyrer	483 050	450 000	469 800
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	118 659	125 800	131 300
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	803 408	689 900	688 200
Sum kap. 4320		1 606 740	1 438 000	1 469 200

For endring i bevilgningen etter saldert budsjett 2023 vises det til kap. 3.3 i del I.

### Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 179,9 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, bl.a. salg av tjenester til fylkeskommuner, varierer over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er salg av tjenester innenfor bl.a. laboratorietjenester, grunnboring og IT til fylkeskommunene, husleie/leieinntekter og eien-

domssalg, salg av kjennemerker og personlige bilskilt samt følgetransport.

Salg av tjenester til fylkeskommunene ble opprettet som en overgangsordning for å avvikle sams veiadministrasjon ved inngangen til 2020. Ordningen videreføres i 2024, jf. omtale under kap. 1320, post 01 Driftsutgifter.

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

### Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 469,8 mill. kr.

Etter en periode med økt etterspørsel på grunn av koronapandemien, er etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet noe nedadgående.

For å følge prinsippet om kostnadsriktighet og for å øke bruken av selvbetjente tjenester ytterligere, er det innført differensierte gebyrer for flere tjenester. Stadig flere bruker Statens vegvesens selvbetjeningsløsninger. Gebyr som betales gjennom selvbetjente løsninger, er lavere enn ved betaling på trafikkstasjonen og bidrar dermed til å redusere inntektene.

I Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet ble det forutsatt kostnadsriktig nivå for de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet, med unntak av gebyrene for dagprøvekjennermerker, typegodkjenning og påskiltingsgebyr. Kostnadsriktig nivå for disse gebyrene har blitt vurdert som del av arbeidet med regelverk og systemer. I tillegg har Statens vegvesen på nytt beregnet kostnadsriktig nivå for løyveeksamen for gods- og persontransport, praktisk førereksamen for drosje samt for tilsyn med fartsskriververksteder. Disse gebyrene som ikke er justert til kostnadsriktig nivå, har en samlet beregnet overprising på om lag 15,6 mill. kr.

Fra 1. juni 2023 ble det innført fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere. Søkere om drosjeløyve fra dette tidspunkt må avlegge eksamen hos Statens vegvesen og betale et gebyr for dette. Gebyret skal dekke kostnadene for tjenesten.

Det planlegges en ny løsning for dagprøvekjennermerker, hvor de ordinære kjennemerkene skal brukes. Løsningen ventes å tre i kraft i 2024.

Gebyrene justeres for øvrig i henhold til den generelle prisstigningen.

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

### Post 03 Refusjoner fra forsikringselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 131,3 mill. kr.

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

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

### Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Det foreslås budsjettert med inntekter på 688,2 mill. kr.

Posten gjelder budsjetterte billettinntekter i kontrakter der inntektene tilfaller staten ved Statens vegvesen og er på om lag samme nivå som i 2023. I 2024 forventes det høyere trafikkvolum, som isolert sett gir økte inntekter. Ordningene for reduserte ferjetakster og gratis ferjer som ble innført 16. august 2023 videreføres med helårsvirkning i 2024. Dette vil isolert sett gi lavere inntekter sammenliknet med 2023.

Med overgang fra nettokontrakt til bruttokontrakt for drift av Bognes–Lødingen bærer staten inntektsrisikoen, og billettinntektene føres over post 04. I nettokontrakter er det operatøren som bærer inntektsrisikoen, og inntektene reduserer tilskuddsbehovet over kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

Billettinntektene påvirkes av trafikkvolum, rabattandeler, andel nullutslippskjøretøy mv., og ikke kun av årlig takstendring. I tillegg til usikkerhet knyttet til faktorene som normalt påvirker billettinntektene, gir langsiktige ettervirkninger av koronapandemien usikkerhet om endring i trafikk, og dermed inntektsnivået.

For å sikre korrekt innkreving av billettinntektene vil Statens vegvesen fortsette å prioritere oppfølging av forhold knyttet til billettering og kontroll av trafikkinntektene.

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

**Kap. 1321 Nye Veier AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2022	budsjett 2023	Forslag 2024
70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 935 500	6 103 100	6 507 700
71	Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter	500 000		
	Sum kap. 1321	6 435 500	6 103 100	6 507 700

For endring i bevilging etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

Det overordnede målet for Nye Veier AS er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjektene selskapet har ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere kostnader, økt nytte og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

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

**Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS**

Det foreslås bevilget 6 507,7 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 5 300 mill. kr i bompengefinansiering.

Forslaget er i tråd med føringer fra Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2015–2016) om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med statsbudsjettet for 2018. Det foreslås å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelse for Nye Veier for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har bygd ut. Aktiviteten i Nye Veier reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. I 2024 har selskapet foreløpig lagt opp til anleggsstart for prosjektene:

- E6 Berkåk–Vindåsliene (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag
- E6 Roterud–Storhove (delprosjekt på E6 Moelv–Øyer) i Innlandet
- utbedringstiltaket Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland
- utbedringstiltakene Stuguflåten–Raudstøl og Veblungsnes på E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal.

Fremdrift i delprosjektet E6 Roterud–Storhove avhenger av kontraktsforhandlinger med entreprenør og beslutning om oppstart i selskapets interne beslutningspunkter. For utbedringstiltakene på rv. 13 Skare–Sogndal og E136 Dombås–Vestnes legger Nye Veier opp til at det kan bli inngått veiutbyggingsavtale for deler av strekningene høsten 2023.

I tillegg vil selskapet fortsette med utbyggingsaktivitet på prosjektene:

- E6 Kvænangsfjellet i Troms
- E6 Kvithammer–Åsen (delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen) i Trøndelag og
- E6 Ranheim–Værnes (delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen) i Trøndelag
- E18 Langangen–Rugtvedt (delprosjekt på E18 Langangen–Bamble) i Telemark
- E39 Herdal–Røyskår (delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest) i Agder
- E6 Storhove–Øyer (delprosjekt på E6 Moelv–Øyer) i Innlandet

Samferdselsdepartementet har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Nye Veier med samlet forventet utbyggingskostnad på 116 mrd. 2023-kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom egne fremlegg til Stortinget lagt til grunn et samlet bompengedrag på 49 mrd. 2023-kr.

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

### *Prosjekter under planlegging*

Nye Veier er i gang med å utvikle prosjektene i oppstartsporteføljen og tilleggssporteføljen gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, jf. Innst. 416 S (2018–2019). Videre er selskapet i gang med å utvikle prosjektene i porteføljeutvidelsen, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021).

Frem til Nye Veier prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på enkeltprosjektene og for den samlede prosjektporteføljen. Dette gjøres hovedsakelig ved å se nærmere på hva prosjektet skal løse, vurdere prosjektinnhold, muligheter for bedre måloppnåelse, økt nytte og reduserte kostnader. Prosjektutviklingen og det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven gjøres i tett dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vektlegger bl.a. hensynet til klima, miljø og dyrka mark i prosjektutviklingen og planprosessene. Nye Veier følger Statens vegvesens veinormaler og håndbøker for konsekvensanalyser, der bl.a. virkninger på miljø, areal og naturmangfold vurderes og vektet.

I 2024 er det foreløpig lagt opp til planleggingsaktivitet for prosjektene:

- Deler av E18 Tvedestrand–Bamble i Telemark og Agder
- Deler av E18 Arendal–Grimstad i Agder
- E18 Ytre ringvei for Kristiansand i Agder
- E39 Lyngdal vest–Ålgård i Agder og Rogaland
- E6 Korporalsbrua–Gyllan (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag
- E6 Gyllan–Kvål (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag
- E6 Nedgård–Berkåk (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag
- Rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal
- E6 Moelv–Roterud (delprosjekt på E6 Moelv–Øyer) i Innlandet.

For øvrig utbyggingsportefølje gjennomfører Nye Veier analyser av prosjektene. Dette arbeidet bygger i hovedsak på planmaterialet overtatt fra Statens vegvesen etter utvidelsen av porteføljen høsten 2021.

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

### *Drift og vedlikehold*

Nye Veier drifter og vedlikeholder totalt 120 km med riksvei som selskapet har bygd. Det er strekningene:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- E18 Rugtvedt–Dørdal (delprosjekt på E18 Langangen–Dørdal) i Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet
- E39 Kristiansand vest–Mandal by (delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest) i Agder
- E6 Kvål–Melhus (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag.

Nye Veiers arbeid med drift og vedlikehold har frem til i dag hovedsakelig vært knyttet til veidrift da selskapet kun har hatt nybygde veistrekninger i sin portefølje med lite vedlikeholdsbehov. Det er dialog mellom selskapet og Statens vegvesen om drift og vedlikehold på strekningene som er omfattet av porteføljeutvidelsen i Nasjonal transportplan 2022–2033. Nye Veier og Statens vegvesen samhandler også for å se på muligheten for å utveksle driftsstrekninger innenfor Nye Veiers portefølje. Hensikten er å oppnå effektiv drift gjennom lengre sammenhengende driftsstrekninger. Dette kan gjelde flere strekninger i 2024, og Nye Veier vurderer derfor å utlyse en ny driftsavtale med oppstart i 2024.

Driften utføres gjennom en landsdekkende driftskontrakt hvor driftsentreprenøren har totalansvar for utførelsen. Driftskontrakten er i større grad enn tidligere en funksjonskontrakt der driftsentreprenøren bl.a. gjennom oppetidsmålinger får betalt for åpen og tilgjengelig vei. Driftskontrakten belønner effektiv veidrift og kostnadseffektivitet, men uten at dette går på bekostning av trafikantenes behov for åpen og tilgjengelig vei.

Gjennom etableringen av et digitalt driftssystem har Nye Veier en løsning for å håndtere overgangen fra erfaringsbasert til tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Nye Veier vil kartlegge og systematisere tilstanden på veiene med tilhørende anlegg og konstruksjoner, for deretter å sette et beløp for utestående vedlikeholdsarbeid på vei, anlegg og konstruksjoner. Dette vil sette Nye Veier i stand til å planlegge fremtidig vedlikehold, f.eks. knyttet til risikovurderinger av tilstanden på veianleggene og konstruksjonene.

*Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (fellesprosjektet)*

I desember 2022 ble det besluttet at Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss skulle fortsette som et fellesprosjekt hos Nye Veier AS. Selskapet har arbeidet videre med å optimalisere nytten og redusere utbyggingskostnader både for

jernbane- og veidelen. Omfanget av Ringeriksporteføljen er redusert med 7 mrd. kr siden overtakelsen i 2021.

Ringeriksporteføljen ligger utenfor prioriteringene i veiporteføljen i Nye Veier, og forutsetter en egen utbyggingsavtale. Regjeringen legger opp til å komme tilbake til saken i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

**Kap. 1323 Vegtilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Driftsutgifter	19 206	19 400	20 400
	Sum kap. 1323	19 206	19 400	20 400

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 20,4 mill. kr.

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med at sikkerhetskrav knyttet til riksveiinfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vegtilsynets tilsynsvirksomhet er risikobasert og prioriteres med utgangspunkt i etatens vurdering av de sikkerhetsmessige utfordringene i veisektoren, og der tilsynets innsats vil ha størst effekt. Formålet med arbeidet er å bedre sikkerheten på riksveinettet, til det beste for trafikantene, i tråd med nullvisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 og nasjonalt fastsatte mål. Vegtilsynet skal være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett, foreslå endringer i regelverk, ta initiativ til FoU-arbeid og delta i internasjonalt arbeid som ligger opptil etatens arbeidsområder.

Videre har Vegtilsynet ansvar for å følge opp Statens havarikommisjons sikkerhetstilrådinger innenfor veisektoren. Vegtilsynet har også ansvar for å føre kontroll med at Statens vegvesen og Norsk Rikskringkasting etterlever Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 om fremskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon og Kommisjonsdelegert forordning 962/2015 om tilgjengeliggjøring av sanntids vei- og trafikkinformasjonstjenester.

Vegtilsynet har fått i oppdrag å utrede en hjemmel for å kreve at også fylkeskommunene skal ha

og bruke styringssystemer iht. veglova § 11 b for å sikre trafikksikkerheten på de veier som fylkeskommunene har ansvaret for. For å bidra til et sikrere veinett skal tilsynet i 2024 fortsette å være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling med fylkeskommunene.

**Andre veisaker**

Arbeid for å motvirke useriøsitet og arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har arbeidet systematisk mot useriøsitet og kriminalitet i bl.a. veitransportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er gjennomført flere aksjoner og utredninger som belyser hvordan aktører systematisk utnytter fragmentert myndighetsansvar og reduserer oppdagelsesrisiko ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. Disse aktørenes handlinger forringer arbeidstakers rettigheter og påvirker konkurransevilkårene i bransjene. For å forebygge slik aktivitet må det arbeides kontinuerlig med nye samarbeidsaktører, arbeidsformer og -metoder.

For å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren vil Statens vegvesen videreutvikle kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet. Statens vegvesen ser også på synergier fra arbeidet i kontroll- og tilsynsvirksomheten, og hvordan en kan bruke innkjøpsposisjonen i entreprisene til å motvirke useriøsitet og arbeidslivskri-

minalitet der egen kontrollvirksomhet får slik erfaring.

Foruten å følge opp handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren, følger også Statens vegvesen regjeringens andre satsinger for å motvirke arbeidslivskriminalitet tett.

Statens vegvesen leder i samarbeid med Bane NOR SF et landsdekkende, tverretattlig samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen, som nå er slått sammen med Statsbyggs samarbeidsforum innen byggenæringen. Samtlige fylkeskommuner, Nye Veier AS, Avinor AS, Statkraft, Oslo kommune og Forsvarsbygg er blant flere deltakere i forumet. Forumet gir konkrete resultater i samarbeidssaker mellom offentlige byggherrer, og bidrar til bedre kunnskap om ulike modus og mulighetsrommet for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Utnytting av ressurser på tvers av ulike offentlige byggherrer gir også en mer effektiv samlet innsats.

Statens vegvesen har et nært samarbeid på området med andre offentlige etater, bl.a. gjennom A-krimsentrene og andre ulike a-krimssamarbeid. Som stor offentlig innkjøper har Statens vegvesen et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sin kontraktkjede. Gjennom mange av kontrollene som etaten gjennomfører, avdekkes bl.a. arbeidslivskriminalitet, og Statens vegvesen vurderer at det er et behov for kontinuerlig kontroll og oppfølging av aktører.

For å øke informasjons- og erfaringsdeling må Statens vegvesen samarbeide med entreprenørene og andre byggherrer. Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogrammene for transport- og bilbransjen som skal bidra til seriøse og lovlige lønns- og arbeidsvilkår samt forbedre trafikksikkerhet og sørge for like konkurransevilkår.

#### Takster for nullutslippskjøretøy på ferje

Samferdselsdepartementet legger opp til å endre regelen om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn 50 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy på ferje, til 70 pst. av taksten. Dette blir innført i alle samband på riksveinettet som mottar statlig tilskudd. For fylkesveiferjesamband er det opp til fylkeskommunene om de ønsker å fortsette med 50 pst., eller følge takstendringen på riksveisambandene til 70 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy. Endringen vil bli innført så raskt som praktisk mulig i løpet av første kvartal 2024. Departementet vil sende et oppdatert rundskriv til fylkeskommunene.

Departementet legger opp til at det skal differensieres mellom kjøretøysegmenter der nullut-

slippsandelen er høy og segmenter der andelen er lav. Det er fortsatt behov for å øke innfasingen av tyngre nullutslippskjøretøy. Departementet legger til grunn at skillet mellom 50 pst. og 70 pst. takst settes på seks meter lengde på kjøretøyet. I riksveiferjedriften er det to takstregulativ: AutoPASS-regulativet og riksregulativet for ferjetakster. Førstnevnte regulativ brukes på de fleste riks- og fylkesveiferjesamband.

Begge regulativene har ni takstgrupper basert på lengde. I AutoPASS-regulativet vil skillet for takst gå mellom takstgruppe AP1 (6 meter og kortere) og AP2 (mellom 6,01 og 8 meter), mens det i riksregulativet for ferjetakster vil gå mellom takstgruppe B2 (6 meter og kortere) og B3 (mellom 6,01 og 7 meter). Taksten for nullutslippskjøretøy med en samlet lengde på over seks meter holdes uendret på 50 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy på ferje.

På riksveiferjesambandene vil nullutslippskjøretøy som er seks meter eller kortere betale 70 pst. av taksten for et tilsvarende konvensjonelt kjøretøy. For fylkesveiferjesambandene er det opp til fylkeskommunene om de ønsker å fortsette med 50 pst. eller å følge takstendringen på riksveiferjesambandene til 70 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy på seks meter eller kortere.

For nullutslippskjøretøyene som faller inn under MC-takst i regulativene, slik som moped og motorsykler, holdes taksten uendret på 50 pst. av tilsvarende konvensjonelle kjøretøy.

Dagens kontrakt for drift av sambandet rv. 19 Moss–Horten varer ut 2027. Sambandet inngår ikke i tiltaket, men Statens vegvesen vil gå i dialog med dagens operatør for å vurdere lignende tiltak på sambandet. Ved ev. endring på dette sambandet vil økt inntekt fra nullutslippskjøretøy bli brukt til å redusere ordinært takstnivå på sambandet, slik at samlet billettinntekt holdes tilnærmet uendret.

#### Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiprosjekter og bypakker i regi av fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier AS.

I 2022 ble det stilt til disposisjon 6,7 mrd. kr i bompengefinansiering til tiltak på riksvei. Dette er lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og skyldes i hovedsak utsatt oppstart for enkelte av Nye Veiers prosjekter.

Bompenger stilt til disposisjon er midler bompengeselskapene stiller til rådighet for utbyggingsprosjektene i byggefase, i henhold til bom-

pengenes andel av prosjektenes finansieringsplaner. Ved etterskuddsinnkreving av bompenger må bompengeselskapene ta opp lån for å kunne stille slike midler til rådighet for prosjektene.

For 2023 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre 13,3 mrd. kr. Dette er høyere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Dette er som følge av lavere uttak av bompenger i tidligere år. Midlene vil gå til igangsatte prosjekter som E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus og E39 Rogfast i Rogaland.

For 2024 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre 14,8 mrd. kr. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprojekter i 2024. Omfanget av bompengefinansiering i 2024 avhenger bl.a. av Stortingets behandling av disse prosjektene.

Tabell 4.7 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2013–2022, prognoser for 2023 og anslag for 2024, fordelt på riks- og fylkesveier. I tillegg vises innbetalte bompenger totalt i årene 2013–2022 og prognose for 2023.

Tabell 4.7 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

År	Mill. 2024-kr			
	Innbetalte bompenger – totalt <sup>1</sup>	Bompenger stilt til disposisjon på riksvei <sup>2</sup>	Bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon – totalt
2013	11 080	10 481	6 277	16 758
2014	11 413	11 581	6 010	17 591
2015	12 212	9 762	6 619	16 382
2016	12 518	9 196	4 352	13 548
2017	12 961	11 021	4 871	15 893
2018	13 151	10 026	5 705	15 731
2019	14 031	7 744	7 588	15 333
2020	13 308	9 409	6 041	15 450
2021	13 316	5 554	4 977	10 531
2022	14 029	6 706	5 616	12 322
2023 Prognose	15 272	13 345	7 202	20 547
2024 Anslag		14 800	8 105	22 905

<sup>1</sup> Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognosen for innbetalte bompenger for 2023 er basert på rapporterte inntektsprognoser fra bompengeselskapene for de enkelte bompengeprojektene.

<sup>2</sup> Inkl. tall for Nye Veier med 1 394 mill. kr i 2017, 929 mill. kr i 2018, 3 602 mill. kr i 2019, 6 041 mill. kr i 2020, 3 597 mill. kr i 2021, 3 101 mill. kr i 2022, 5 434 mill. kr i 2023 og 5 300 mill. kr i 2024.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2024 er det lagt til grunn at 4,5 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak i de fire byområdene med byvekstavtaler. Resterende beløp forutsettes brukt til øvrige fylkesveiprojekter.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 8,1 mrd. kr i 2024 er det

lagt opp til om lag 950 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

#### *Innbetalte bompenger*

Trafikantene betalte 14 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2022. Dette er om lag 700 mill. kr mer enn året før. Per 15. juli 2023 var 65 bompengeprojekter enten i drift eller vedtatt.

Siden 1. januar 2022 er det vedtatt fire nye prosjekter. I 2022 ble innkrevningen avsluttet i ett prosjekt, og ved utgangen av juli 2023 var ytterligere ett prosjekt avviklet.

#### *Veibruksavgift og bompenger*

Skatteetaten og Statens vegvesen har på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet gjennomført en konseptvalgutredning for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, side 117. Utredningen var ferdig i juni 2023 og er deretter kvalitetssikret i henhold til statens prosjektmodell.

#### *Statlig delgaranti for bompengelån på riksvei*

I Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet ble det lagt opp til at fylkeskommuner som ønsker avlastning på sitt garantiansvar, kan få en statlig delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelde for alle nye riksveiprosjekter som har en antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Store kollektivprosjekter som mottar statlig tilskudd, fylkesveiprosjekter og bypakker blir ikke omfattet av ordningen. Statlig delgaranti vil kun bli aktuelt der fylkeskommunen stiller samme type garanti (selvskyldnergaranti) som staten for den resterende delen av lånebeløpet.

I juni 2023 oversendte Statens vegvesen et første grunnlag for en ordning med statlig delgaranti for bompengelån til Samferdselsdepartementet. Grunnlaget er utarbeidet i samarbeid med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring og bompengeselskapene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette.

Fylkeskommunene har så langt ikke krevd garantiprovisjon for garantistillelse. Staten vil heller ikke nå kreve garantiprovisjon for sin delgaranti. Mislighold av bompengelånet vil imidlertid ved statlig garantistillelse kunne få økonomiske konsekvenser for staten. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utreder Oslo Economics om det bør innføres en garantiprovisjon for statlig delgaranti, og ulike modeller vil bli vurdert.

Bypakke Ålesund, beregningsteknisk endring av gjennomsnittstaksten og innføring av passeringstak for takstgruppe 2

Stortinget sluttet seg til utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal gjennom behandlingen av Prop. 201 S (2020–2021) *Utbyg-*

*ging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal*, jf. Innst. 654 S (2020–2021). I proposisjonen ble det lagt til grunn en gjennomsnittstakst for Bypakke Ålesund på 19,50 2021-kr.

Anslaget for gjennomsnittstakst var basert på betalende trafikk i bomstasjonene, mens det vanlige er at slik gjennomsnittstakst skal beregnes ut fra alle passeringer uavhengig av rabatter og fritak. Basert på anslag for totalt antall passeringer, skulle gjennomsnittstaksten derfor ha vært 14,50 2021-kr. Dette er kun en beregningsteknisk endring og innebærer ingen realøkonomiske konsekvenser for bompengetakstene eller økonomien i Bypakke Ålesund. Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune har tatt den beregningstekniske endringen av gjennomsnittstaksten til etterretning.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at gjennomsnittstaksten i Bypakke Ålesund endres fra 19,50 til 14,50 2021-kr, og ber Stortinget om samtykke til dette, jf. forslag til romertallsvedtak.

På bakgrunn av initiativ fra Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune legges det opp til å innføre passeringstak for kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn). Passeringstak er en ordning med begrensning på antall passeringer per kjøretøy som det skal betales bompenger for per kalendermåned. Et passeringstak er en ordning som skal sikre at enkelte trafikanter ikke betaler urimelig mye bompenger. I Prop. 201 S (2020–2021) ble det lagt til grunn at bare kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3,5 tonn) skulle ha passeringstak på 60 passeringer per kalendermåned. Det var i tråd med de lokalpolitiske vedtakene i saken. Det normale i bypakker er at passeringstak gjelder både for takstgruppe 1 og 2.

Samferdselsdepartementet har derfor gitt samtykke til at det kan innføres passeringstak også for kjøretøy i takstgruppe 2. Ved innføring av passeringstak for takstgruppe 2 er det beregnet en årlig reduksjon i bompengelinntektene i Bypakke Ålesund på om lag 3,0 mill. kr, eller om lag 1 pst. av de totale årlige bompengelinntektene i pakken. Det er ikke nødvendig å endre grunn-takstene i bypakken som følge av dette.

#### *Gjennomgang av veinormaler*

Stortinget ba i anmodningsvedtak nr. 35, punkt 23, 2. desember 2021 regjeringen komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i Nasjonal transportplan for å sikre effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene samt vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for når det



skal bygges firefelts motorvei. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet har på grunnlag av Statens vegvesens forslag, og høringsuttalelsene, gjennomført flere endringer i veinormalene. Det gjelder bl.a.:

- veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei med midtdeler og forbikjøringsfelt), dvs. dagens standard/dimensjonering for veier med årsdøgntrafikk (ÅDT) 6 000–12 000 biler, endres slik at den kan brukes opp til ÅDT 15 000. ÅDT-intervallet for veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei) fastsettes dermed til 6 000–15 000.
- på veier med ÅDT 12 000–15 000 biler endres ikke innslagspunktet for veinormalklasse H3 (firefeltsvei) fra dagens 12 000. Det skal gå tydelig frem i veinormalene at trafikkfordelingen vurderes grundig ved oppstart av det enkelte prosjektet, med sikte på å avklare om veien bør bygges som H2- eller H3-vei.
- nedre grense for smal firefelts vei (smal veinormalklasse H3) heves fra ÅDT 6 000 til 8 000.
- det innføres nye hastighetsklasser 90 km/t og 100 km/t for veinormalklasse H3, dvs. at nye motorveier kan bygges med disse fartsgrensene.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det er et riktig grep å åpne for å bygge to/trefeltsveier opp til ÅDT 15 000, mens dagens grense er ÅDT 12 000. Endringen innebærer at det kan bygges to/trefeltsvei på strekninger der det i dag er krav til firefeltsvei. Departementet har lagt stor vekt på at endringene kan føre til reduserte kostnader og mindre utslipp av klimagasser og arealbruk. Samtidig støtter departementet Statens vegvesens vurderinger om at det fortsatt må være mulig å bygge firefeltsveier på strekninger med ÅDT over 12 000, der dette etter konkrete vurderinger i planleggingsfasen anses fornuftig. Eksempler på slike strekninger kan være områder med høy variasjon i trafikkfordelingen over tid, bl.a. strekninger med mye utfartstrafikk og høy tungbilandel.

Samferdselsdepartementet legger også til grunn at det er fornuftig å åpne for å bygge nye motorveier med fartsgrensene 90 km/t og 100 km/t. Endringene vil gi bedre muligheter til gjenbruk av eksisterende veier, f.eks. for utbyggingsprosjekter der formålet er utvidelse til fire felt. I tillegg vil dette kunne gi mer fleksibilitet ved plassering av veien i landskapet og dermed kunne redusere klimagassutslipp og ulempene knyttet til arealinngreip.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at endringene vil gi veiutbyggerne mer fleksibilitet når det gjelder valg av standard og dimensjonering av veiprosjekter.

### Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvei finansieres av statlige midler og ekstern finansiering, som består av bompenger, forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og tilskudd fra offentlige aktører og private. Til sammen legges det opp til 20,7 mrd. kr i statlige midler til riksveinvesteringer, inkl. bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 14,8 mrd. kr i ekstern finansiering, som i sin helhet er bompenger.

Under redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveirute i 2024. Redegjørelsen omfatter både Statens vegvesens og Nye Veiers planlagte aktivitet.

For Statens vegvesen omtales alle prosjekter med vedtatt kostnadsramme. Terskelverdien for når en kostnadsramme skal legges frem for Stortinget i vei-, jernbane- og kystprosjekter ble hevet til 1 000 mill. kr ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022. Prosjekter med kostnadsramme mellom 500 mill. kr og 1 000 mill. kr omtales til de er avsluttet. For Statens vegvesen er nye prosjekter under 1 000 mill. kr forutsatt gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak.

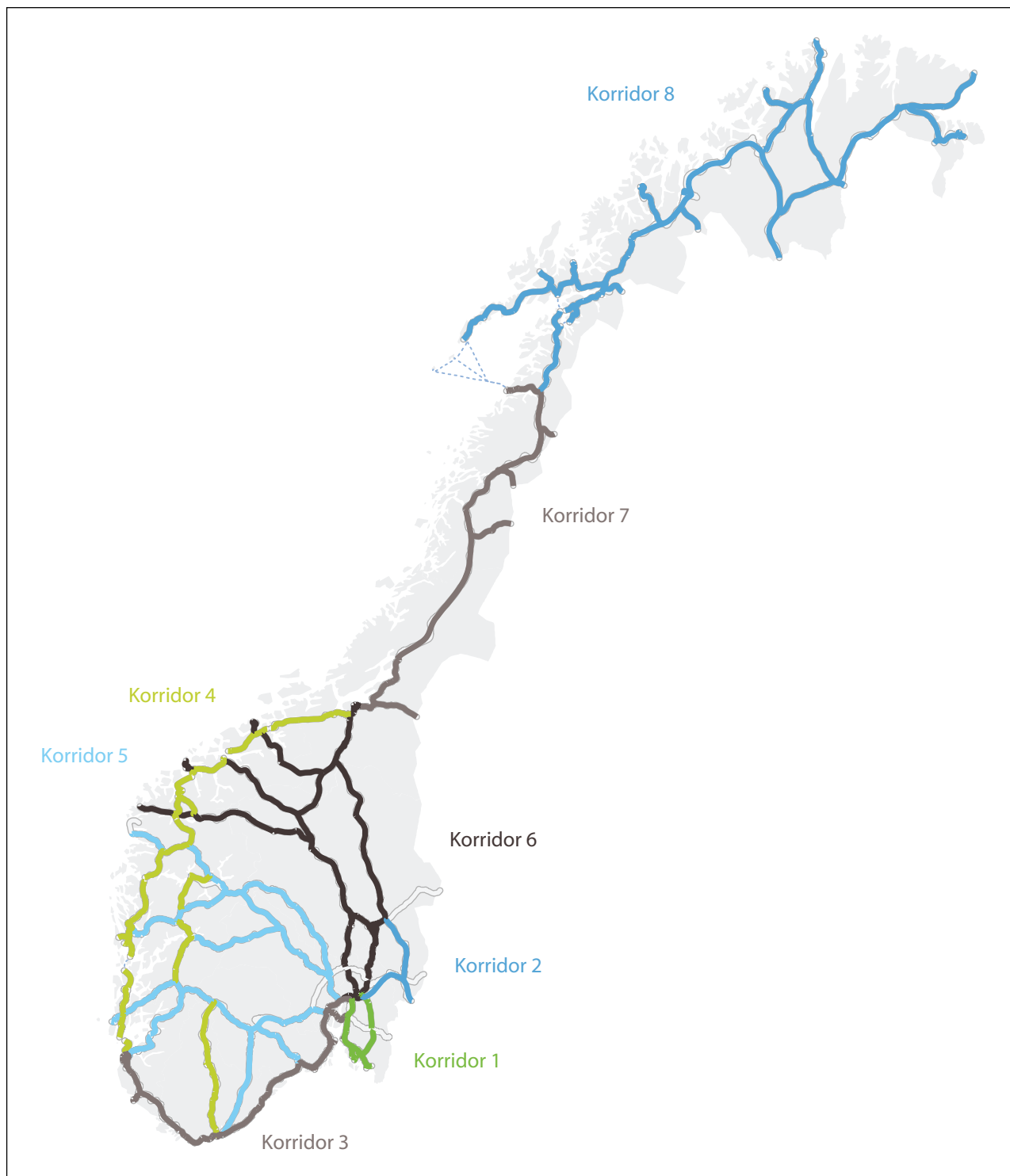
Planlegging, grunnverv og forberedende arbeider på enkeltprosjekter i Statens vegvesen med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr, men der det ikke er lagt frem kostnadsramme for Stortinget, omtales dersom anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr i året. Slike tiltak kan gå ut over budsjettåret, jf. forslag til romertallsvedtak.

For Nye Veier omtales alle prosjekter der Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med selskapet, og der det er planlagt utbyggingsaktivitet i 2024.

### Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

#### *E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger*

Oslo–Svinesund/Kornsjø er den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for person- og godstransport. E6 Oslo–Svinesund er en del av Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm. Rv. 22 Lillestrøm–Fredrikstad gir mulighet for omkjøring øst for E6. Området i korridoren er tett befolket sammenlik-



Figur 4.5 Transportkorridorene for riksveinettet

Kilde: Statens vegvesen

net med andre korridorer med mye dagpendling inn mot Oslo. Det er også mye trafikk i forbindelse med ferie- og helgeutfart. Selv om det meste av trafikken er med personbil, er korridoren også svært viktig for næringstransporten til og fra Sverige og resten av Europa. I korridoren er det bygd ut sammenhengende firefelts vei mellom Oslo og riksgrensen ved Svinesund. Det er i tillegg opp-

gradert flere tunneler på E6 med stor trafikk. Videre er det også bygd ny vei på rv. 110 mellom Simo og Ørebekk i Fredrikstad kommune som inngår i Bypakke Nedre Glomma.

Hovedutfordringen i korridoren er å tilby effektiv transport for et voksende bo- og arbeidsmarked samt legge til rette for et velfungerende transportsystem inn mot og gjennom Oslo. På vei-

nett er det problemer med kapasiteten inn mot Oslo, Lillestrøm og i Nedre Glomma-regionen. Korridoren har det laveste nivået drepte og hardt skadde per kjøretøykilometer, men det er fortsatt behov for ulike trafikksikkerhetstiltak og større utbedringer på riksveier som er tilknyttet E6.

Det legges til rette for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten på veinettet i korridoren, bl.a. ved trafikksikkerhetstiltak på E6 og rv. 22. Videre er det lagt til grunn bompenger til flere tiltak innenfor Bypakke Nedre Glomma.

### Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Ørje og Magnor er viktige grenseoverganger til Sverige, og korridoren fra Oslo inngår i Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm. For veitransport har korridoren en viktig øst-vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Veinettet er viktig for godstransporten i korridoren. En hovedutfordring er kvaliteten på

veinettet. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren.

Nye Veier jobber videre med kommunedelplan for strekningen E16 Kløfta–Kongsvinger i Innlandet og Akershus. Kommunedelplanen har vært på høring.

#### E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det legges opp til å videreføre enkelte tiltak for fotgjengere og syklister, bl.a. som en del av statens bidrag i byveksttalen for Oslo-området.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 350 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Det prioriteres bompenger til prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Akershus. I tillegg videreføres trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum, Buskerud og Akershus	4 282	3 840

#### E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 110. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 72 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland* og Innst. 299 S (2017–2018).

Prosjektet ligger i kommunene Ringerike i Buskerud og Jevnaker i Akershus, tidligere Oppland. Det omfatter bygging av 11,9 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Prosjektet gir vesentlig bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet på strekningen.

Prosjektet åpnet for trafikk i 2022. Arbeidene med lokalveinettet planlegges å bli ferdig i 2025, mot tidligere planlagt i 2023. Forsinkelsen skyldes at det har tatt lengre tid å utarbeide konkurransegrunnlag for de avsluttende entreprisene enn først antatt.

### Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Korridoren er en svært viktig transportåre for person- og godstransport. E39 er en viktig korridor for transport av varer og folk mellom Vestlandet og Europa. De senere år er det gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Dette har ført til vesentlig bedre fremkommelighet og redusert reisetid for både person- og godstransport. I tillegg har oppgraderingen ført til vesentlig økt trafikksikkerhet. Fremkommeligheten langs enkelte delstrekninger og byområder i korridoren blir imidlertid fortsatt påvirket av at veien stenges, bl.a. på grunn av vanskelige værforhold, ulykker m.m. I budsjettforslaget for 2024 prioriteres prosjekter som bidrar til å redusere denne sårbarheten.

Innenfor bevilgningsforslaget prioriteres det midler til anleggsstart for prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus. Videre er det planlagt å bruke bompenger til å videreføre utbyggingen av prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus.

Det settes av statlige midler og bompenger til bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune på strekningen Gartnerløkka–Kolsdalen. Prosjektet bidrar til bedre fremkommelighet og til trygge og effektive knutepunkter for overgang mellom ulike transportmidler.

Nye Veier AS fortsetter utbyggingen av prosjektene E18 Langangen–Bamble i Telemark og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder. For å redusere arealbruk og klimagassutslipp utreder selskapet muligheten for mer gjenbruk av eksisterende vei på strekningen E18 Tvedestrand–Bamble enn i tidligere planforslag.

Nye Veier har oversendt reguleringsplan for strekningen E18 Ytre ringvei til Kristiansand kommune. Etter politisk behandling høsten 2023 vil planen bli lagt ut til offentlig ettersyn.

Reguleringsplan for E18 Lyngdal vest–Kvinesdal er behandlet i kommunene og det pågår offentlig ettersyn av reguleringsplanen høsten 2023. For delstrekningene E18 Gjerstad–Bamble og E18 Tvedestrand–Gjerstad pågår reguleringsarbeid.

For at sikkerheten til nytt regjeringskvartal skal tilfredsstilles må Hammersborgtunnelen og deler av Vaterlandstunnelen på Ring 1 i Oslo kommune bygges om. Prosjektet gjennomføres i regi av Statens vegvesen.

Det settes av midler til videre arbeid på flere delstrekninger på sykkelstamveien i Stavanger og Sandnes, jf. nærmere omtale i *Byomtaler – byvekst-avtaler* under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Det legges videre til grunn bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland. Prosjektet er første byggetrinn av E39 Ålgård–Hove og inngår i Bypakke Nord-Jæren, som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Med bompenger fra bypakken videreføres også byggingen av rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) i Rogaland.

Utbedringstiltak, bl.a. på strekningen rv. 41/rv. 45 Timenes–Kjevik i Agder, videreføres. Tiltakene omfatter utbedring av veien mellom Kristiansand og Kjevik, med tilhørende gang- og sykkelvei på deler av strekningen. I tillegg videreføres enkelte punktvis trafikkikkerhetstiltak samt tiltak for gående og syklende. Det videreføres også midler til enkelte fornyingstiltak.

Det pågår bl.a. arbeid med reguleringsplaner på strekningene E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru og E134 Dagslett–kryss E18, begge i Akershus.

Det settes av midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapene for E18 Grimstad–Kristiansand og E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker–Ramstadsletta, Akershus	23 676	21 090
E134	Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, Akershus		7 063
Rv. 162	Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1, Oslo	3 598	2 975
E18	Langangen–Bamble, Telemark	-	14 144
E18/E39	Gartnerløkka–Kolsdalen, Agder	4 621	5 330
E39	Kristiansand vest–Lyngdal vest, Agder	-	28 287
E39	Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien), Rogaland	1 578	1 337
E39	Eiganestunnelen, Rogaland	5 095	5 575
Rv. 509	Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest), Rogaland	949	860

#### *E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 111. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets

behandling av Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020), med forutsetning om tilstrekkelig lokal garanti for lånefi-

nansiering. Daværende Viken fylkeskommune og Bærum kommune har stilt slik garanti.

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er 4,4 km. Den er en del av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker i Bærum og Drengsrud i Asker. Årsdøgntrafikken på strekningen er 80 000–90 000 kjøretøy. Dagens E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i østlig retning mot Oslo. Mot vest har strekningen tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

Ny E18 på strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune får to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i begge retninger. Videre planlegges det en diagonal mellom Gjønnnes og E18 samt ny forbindelse til Fornebu i Bærum kommune. Det planlegges i tillegg sammenhengende sykkelvei langs hele strekningen.

E18-delen av prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2027 for vestgående løp og i 2028 for østgående løp. Hele prosjektet, inkl. lokalveier, er planlagt ferdig ved årsskiftet 2029/2030.

#### *E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus*

Utbyggingen omfatter etablering av et nytt tunnelløp parallelt med det eksisterende, med tverrforbindelser mellom. Prosjektet er totalt 14 km hvorav tunnelen under Oslofjorden er 7,5 km. I tillegg omfatter prosjektet også utvidelse fra to- til firefeltsvei mellom Måna og Vassum med nye løp i Frogn- og Vassumtunnelene.

Strekningen er del av en ytre ring rundt Oslo og tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til E134 mot Vestlandet. Prosjektet vil bedre fremkommeligheten for trafikantene med en mer forutsigbar, trafikksikker og trygg kryssing av Oslofjorden i eksisterende trasé for E134.

Det er ventet at anskaffelsesprosessen vil starte opp våren 2024. Anleggsarbeidene er planlagt startet opp i 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2032.

Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert. Oppstart av prosjektet forutsetter Stortingets tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette.

#### *Ring 1 Nytt regjeringskvartal, ombygging av Ring 1 i Oslo*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023*, side 56. Prosjektet omfatter ombygging av Hammersborgtunnelen samt deler av Vaterlandstunnelen. Hovedformålet med prosjek-

tet er å tilfredsstille sikkerhetskravene i nytt regjeringskvartal. Prosjektet gjennomføres av Statens vegvesen i nært samarbeid med Statsbygg. Kostnader til prosjektet som er knyttet til nytt regjeringskvartal, dekkes over Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett.

Anleggsarbeidet er planlagt startet opp sommeren 2024, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2023–2024) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

#### *E18 Langangen–Bamble i Telemark*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 111. Prosjektet gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark* og Innst. 308 S (2018–2019).

I 2024 fortsetter byggingen av andre etappe fra Langangen til Rugtvedt som omfatter bygging av 17 km ny firefelts vei med 110 km/t som fartsgrense. Arbeidet startet i 2021 og planlagt åpning er i 2026.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalene med Nye Veier for hele strekningen E18 Langangen–Bamble er på 14 144 mill. kr, hvorav 4 827 mill. kr er bompenger.

#### *E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 88 S (2022–2023) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder*. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune med nye kryss, bl.a. med Vestre Strandgate, bygging av vei på deler av Havnegata med adkomst til containerterminalen, prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. Eksisterende jernbanespor legges om for å opprettholde spor til industri i Kolsdalen. Ny bru over jernbaneområdet tilpasses fremtidig sporplan, slik at prosjektet kan bygges uavhengig av den planlagte utbyggingen av jernbanestasjonen. Prosjektet legger til rette for å overføre gods fra sjø til bane, med bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal.

Ved behandlingen av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)* og Innst. 79 S (2021–2022) vedtok Stortinget en kostnadsramme for prosjektet. Omregnet til 2024-kroner er gjeldende kostnadsramme 4 621 mill. kr.

Prognose for sluttkostnad i prosjektet er nå om lag 5 300 mill. kr, som er om lag 700 mill. kr over fastsatt kostnadsramme. Det er flere årsaker til kostnadsøkningen, bl.a. økte strømpriser, renteoppgang og prisvekst på materialer. Mange store konstruksjoner gjør at stålandelen i prosjektet er høy. Prisveksten for stål har vært svært høy i anskaffelsesperioden for prosjektet. Videre ser den svake kronen ut til å ha bidratt til høye tilbudspriser.

Statens vegvesen har vurdert potensialet for kutt, men konkludert med at dette ikke er mulig. Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsrammen økes til 6 014 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Forberedende arbeider startet opp i 2021, og anleggsarbeidene i hovedkontrakten ventes startet opp våren 2024. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2028.

#### *E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 89 S (2022–2023) *Endringer i utbyggingen og bompengepaketten for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke*. Prosjektet gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder* og Innst. 469 S (2016–2017).

Strekningen E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er om lag 70 km. Deler av strekningen har dårlig standard. Dette gir dårlig fremkommelighet spesielt på vinterstid, og det har også vært mange alvorlige trafikkulykker. Strekningen er planlagt som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Anleggsarbeidet er delt inn i fem utbyggingskontrakter. De to første strekningene åpnet i henholdsvis 2021 og 2022. Byggingen av delstrekningen Herdal–Røyskår i Lyngdal kommune startet i 2021 og planlegges åpnet i 2025. Reguleringsplanen for resterende del av prosjektet, delstrekningen Mandal–Lyngdal øst ble vedtatt i juni 2022. Selskapet planlegger å lyse ut deler av denne delstrekningen på markedet høsten 2023, og anslått byggestart er tidlig 2025.

Totalt vederlag avtalt med Nye Veier i veiutbyggingsavtalen for hele strekningen E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er på 28 277 mill. kr, hvorav 8 757 mill. kr er bompenger.

#### *E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien) i Rogaland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 112. Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017), og er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Prosjektet omfatter utbygging av en høystandard sykkelvei på 12 km langs E39 mellom Sandnes og Stavanger.

Anleggsarbeidene startet i 2018. Deler av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2020 og 2023, mens hele strekningen mellom Sørmarka og Smeaheia er planlagt åpnet for trafikk i 2024, mot tidligere planlagt i 2021. Forsinkelsene skyldes bl.a. at det har vært behov for omreguleringer, og at grunnervervet langs traseen tok lengre tid enn forutsatt.

#### *E39 Eiganestunnelen i Rogaland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023*. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland* og Innst. 117 S (2011–2012). I 2024 settes det av midler til sluttfinansiering på utbedringen av Byhaugtunnelen, som er en del av prosjektet.

#### *Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) i Rogaland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 113. Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017).

2,5 km av dagens vei utvides fra to til fire kjørefelt, og det bygges sykkelvei/fortau fra Sør-Tjora til Kontinentalvegen på rv. 509 med en arm på 0,4 km ned mot havn og næringsområder i Risavika i Tananger i Sola kommune. Risavika er sentralhavn for Rogaland og et viktig knutepunkt for flere transportformer. Et kjørefelt i hver retning forbeholdes buss og tyngre næringskjøretøy.

Anleggsarbeidene startet opp vinteren 2022, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

#### Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Korridoren binder sammen viktige byer langs kysten fra Rogaland til Trøndelag og er bl.a. viktig for eksportrettede næringer. E39 mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er hovedåren for veitransport mellom byene langs strekningen. Trafikken i korridoren er spesielt stor inn mot de store byområdene. Bil står for over 70 pst. av de lengre reisene.

Det har vært en betydelig satsing på E39 mellom Stavanger og Trondheim de senere årene, noe som har resultert i bedre fremkommelighet. Transporttidene i korridoren er likevel fortsatt lange. Dette skyldes delvis standarden på veinettet i kombinasjon med mange ferjesamband. For en stor del av veiene er det behov for trafikksikkerhetstiltak. Prognoser for persontransport i korridoren viser vekst, og økningen er størst for bil.

Åpningen av E39 Sveгатjörn–Rådal i 2022 har redusert reisetid mellom Os og Bergen med 17 minutter. E39 Myrmel–Lunde, som omfatter utbe-

dring og omlegging av 3,7 km smal og svingete vei i Gaular kommune, er planlagt åpnet for trafikk i desember 2023.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det settes av midler i gjeldende byvekstavtale til å videreføre enkelte tiltak i Bergen, jf. *Byomtaler – byvekstavtaler* under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Ulike utbedringstiltak videreføres, bl.a. tilpasninger av ferjekaier på E39 i Sunnmøre og utbedring av flere tunneler på E39 og rv. 555.

Det videreføres også ulike tiltak for gående og syklende samt utbedring av kollektivknutepunkt slik at disse tilfredsstiller krav til universell utforming.

Det legges opp til å videreføre arbeidet med reguleringsplaner og forundersøkelser for prosjektet E39 Ådland–Sveगतjörn (Hordfast) i Vestland og kommunedelplaner for prosjektet E39 Bokn–Bømlafjorden i Vestland og Rogaland.

Det settes også av midler til OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet. Anleggsarbeidene startet våren 2023.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast, Rogaland	33 410	27 750
E39	Sveगतjörn–Rådal, Vestland	12 925	12 340
E39	Myrmel–Lunde, Vestland	782	700
E39	Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien), Vestland	1 570	1 500
Rv. 555	Damsgård- og Nygårdstunnelene, Vestland	1 024	930

#### E39 Rogfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 113. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017) og av Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i

Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

I Bokn blir det bygd 2,7 km vei i dagen, og dagens kryss blir bygd om. Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset som er planlagt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Om finansiering av Bypakke Nord-Jæren* og Innst. 214 S (2016–2017).

Anleggsarbeidene startet i 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

*E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 28 S (2022–2023) *Endringar i statsbudsjettet 2022 under Samferdselsdepartementet*. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland* og Innst. 37 S (2014–2015).

Prosjektet ligger i kommunene Bjørnafjorden og Bergen og omfatter bygging av 16 km firefelts vei i ny trasé vest for Fjøsanger med bl.a. tre tunneler på til sammen 13 km.

Anleggsarbeidene startet i 2015, og prosjektet åpnet for trafikk i oktober 2022. Midlene i 2024 vil bli brukt til sluttoppgjør samt enkelte restarbeider.

*E39 Myrmel–Lunde i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 114.

Det omfatter bygging av ny vei på 3,7 km i Sunnfjord kommune, og der 1 km er i tunnel. Eksisterende vei er smal og har dårlig kurvatur og bæreevne, og det er nedsatt fartsgrense på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i desember 2023. Midlene i 2024 vil bli brukt til sluttoppgjør.

*E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkeltamveien) i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 28 S (2022–2023) *Endringar i statsbudsjettet 2022 under Samferdselsdepartementet*. Prosjektet inngår i Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018), som er en del av byvekstavtalen for Bergensområdet.

Prosjektet er en del av utbyggingen av sammenhengende gang- og sykkelveiruter langs de viktigste hovedveiene inn til Bergen sentrum.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet åpnet for trafikk i april 2023. Midlene i 2024 vil bli brukt til sluttoppgjør.

*Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 114.

Prosjektet som ligger i Bergen kommune, omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnel-sikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Arbeidene var først planlagt startet opp våren 2022. Da konkurransen ble utlyst, var det kun én tilbyder, og konkurransen ble derfor avlyst. Utbedringene av de to tunnelene planlegges nå gjennomført som separate konkurranser. Anskaffelsesprosessen om Damsgårdstunnelen pågår. Det forventes anleggsstart høsten 2023 og trafikkåpning høsten 2026.

*Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 114. Det er besluttet delvis bompengefinansiert og med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018).

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen kommune til kryss med fv. 561 ved Kolltveit i Øygarden kommune. 4,6 km av den nye veien går i tunnel. I prosjektet inngår ny firefelts bru på 0,9 km med separat gang- og sykkelvei og tre mindre bruer. Totalt er det planlagt å bygge 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges med høystandard og skille mellom syklist og fotgjengere.

Anleggsarbeidene startet opp i 2023, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

*E39 Ålesund–Trondheim*

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av prosjektene E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Heim kommune i Trøndelag og E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal. Flere utbedringstiltak videreføres, bl.a. ferjekaier og enkelte bruer.

Til planlegging settes det av midler bl.a. til å ferdigstille arbeider med forundersøkelser for E39 over Sulafjorden i Møre og Romsdal.



		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Lønset–Hjelset, Møre og Romsdal	1 921	1 720
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra, Trøndelag	3 341	3 180

#### *E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 115. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av E39 på strekningen Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt* og Innst. 168 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en strekning på 9,3 km på E39 øst for Molde. Veien bygges i ny trasé. Dagens vei blir lokalvei. Prosjektet omfatter også en ny sammenhengende gang- og sykkelvei på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2023, mot tidligere forventet sommeren 2024. Midlene i 2024 vil bli brukt til sluttoppgjør og gjennomføring av enkelte restarbeider.

#### *E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 115.

Det omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen 26 km. Med denne ombyggingen blir E39 på strekningen i Heim kommune kortet inn med 5 km til 43 km. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende trasé og dels i ny trasé. Videre legges E39 utenom tettstedet Liabø i Heim kommune.

Anleggsarbeidet startet i 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026 mot tidligere forutsatt i 2025.

#### *Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13 Jøsandal–Voss–Hella–Sogndal*

Rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli og rv. 13 fra Skare i Ullensvang til Sogndal i Vestland har en lokal og regional funksjon for mange kommuner og lokalsamfunn.

Rv. 13 fra Skare til Sogndal er en strekning på i overkant av 220 km som binder sammen de regionale sentrene Odda, Voss og Sogndal i Vestland

fylke. Strekningen er viktig for regionalt næringsliv og turisme.

På strekningen mellom Skare og Sogndal er det identifisert rundt 30 skredpunkter. Vel 20 av disse er kategorisert med middels og høy skredfare. I tillegg til skredfare er veien stedvis svært smal. For å bidra til en trygg og fremkommelig vei planlegges det for punktvis skredsikringstiltak.

Flere utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på rv. 9 og rv. 13 videreføres, bl.a. strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder, på delstrekningen Byklestøylene–Hoslemo i Bykle kommune.

Nye Veier arbeider med helhetlige analyser på strekningen rv. 13 Skare–Sogndal, der det særlig ses på mulige tiltak mot skred og tiltak som øker fremkommeligheten og forutsigbarheten for brukerne. Det overordnede analysearbeidet av strekningen, som også omfatter vurdering av ny Vikafjell tunnel, planlegges å bli ferdig i 2023.

Selskapet planlegger i 2024 å starte opp arbeider på strekningen rv. 13 Djupvik–Kviturtunnelen mellom Odda og Tyssedal.

#### **Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund er en viktig forbindelse mellom øst og vest og går bl.a. mellom landets to største byer. Veinettet i korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikkmengden over høyfjellet er langt lavere. Flere strekninger har mye tungtrafikk. En stor del av person- og næringstransporten i denne korridoren har få alternative transporttilbud.

Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland ble åpnet i 2019/2020 og har gitt betydelige reisetidsgevinster for person- og næringstransporten. Ny E16 over Filefjell er ferdig, og gjennom Valdres er det nå utstrakt anleggsaktivitet med både skredsikring og utbedring av dagens vei.

Hovedutfordringen i korridoren er lange transporttider, kapasitet inn mot byene, varierer

ende veistandard, skredfare og perioder med stengte høyfjellsoverganger på vinterstid. I 2024 er det lagt opp til å prioritere prosjekter som bidrar til å redusere risiko for at veier stenges, bl.a. på grunn av værforhold eller ulykker.

#### E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet E134 Røldal–Seljestad i Vestland.

Videre prioriteres midler til restfinansiering av prosjektet Espelandssvingene på E134 i Rogaland. Prosjektet er en del av Haugalandspakken, jf. Prop. 123 S (2022–2023) *Revidert finansieringsopplegg på Haugalandet i Rogaland og Vestland (Haugalandspakken)*, og Innst. 495 S (2022–2023).

Det prioriteres også midler til å videreføre utbedringen av eksisterende vei på en rekke strekninger, bl.a. på rv. 41 rundt Vrådal i Telemark.

Det er stedvis problemer med trafikkikkerhet på strekningen, og derfor videreføres trafikkikkerhetstiltak. Tiltakene omfatter bl.a. utbedringer av terrenget langs veiene og utretting av kurver. Det er videre planlagt tiltak for fotgjengere og syklist.

I 2024 videreføres arbeidene med å forberede prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane for anleggsstart.

Det er også lagt til grunn statlige midler til restfinansiering av utbedringene av flere tunneler på E134 over Haukelifjell i kommunene Vinje i Telemark og Ullensvang i Vestland.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene, Telemark og Vestland	1 079	980
E134	Røldal–Seljestad, Vestland		4 086
Rv. 13	Ryfast, Rogaland	11 738	11 585
Rv. 13	Lovraeidet–Rødsliane, Rogaland		1 150

#### E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Telemark og Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 116. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Anleggsarbeidene ble ferdig i 2022, men prosjektet ble åpnet for trafikk i 2023, da sikkerhetsgodkjenning kun er mulig å gjennomføre i sommersesongen. Midlene i 2024 vil bli brukt til gjennomføring av sluttoppgjør, samt enkelte restarbeider.

#### E134 Røldal–Seljestad i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, side 127. E134 er en av hovedfartsårene mellom øst og vest i Sør-Norge. Veien over Haukelifjell, fra Vågsli i Telemark til Seljestad i Vestland, har i dag lav standard. Tunnelene på strekningen er lave og smale, og veien er mange steder svært smal, svingete og har bratte stigninger. Prosjektet Røldal–Seljestad er første byggetrinn på strekningen E134 Vågsli-

Seljestad og vil bl.a. gi bedre fremkommelighet og tryggere vei, særlig på vinterstid.

Prosjektet omfatter en tunnel på 12,7 km fra Røldal til Seljestad og 1,3 km ny vei i dagen, nytt veikryss på Seljestad og nytt veikryss på Liamyrane. Det skal etableres et deponi på Seljestad, og i området på Liamyrane skal det fylles ut for nytt veikryss og nye næringsarealer. Det skal også etableres kolonneoppstillingsplass og areal for fremtidig vektstasjon.

Anskaffelsesprosessen ventes startet opp våren 2024. Det er planlagt å starte noen forberedende arbeider i løpet av 2024, og at anleggsarbeidene kan starte opp våren 2025. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2031.

Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert. Oppstart av prosjektet forutsetter Stortingets tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette.

#### Rv. 13 Ryfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbud-*

*sjettet 2023*, side 116. Det er finansiert med statlige midler, lokale tilskudd og bompenger.

Høsten 2022 inngikk Statens vegvesen og en av entreprenørene et forlik om sluttoppgjøret. Kostnadsrammen til prosjektet ble derfor økt ved Stortingets behandling av Prop. 59 S (2021–2022) *Auka kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Ryfast og utgreiing for status i tvistesak for prosjektet E39 Eiganestunnelen* og Innst. 222 S (2021–2022). Det er fortsatt usikkerhet om de endelige kostnadene på grunn av en gjenstående tvist mellom Statens vegvesen og en av de andre entreprenørene i prosjektet. Tvisten er knyttet til økt arbeidsomfang på grunn av dårlig fjell i østenden av Ryfylketunnelen, jf. Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet* samt Prop. 59 S (2021–2022). Statens vegvesen ble frikjent i tingretten, men entreprenøren har anket dommen. Det antas at dom kan foreligge våren 2024.

Ryfylketunnelen mellom Solbakk i Strand kommune og Hundvåg i Stavanger kommune ble åpnet for trafikk i 2019, mens Hundvågtunnelen mellom Hundvåg og Stavanger sentrum ble åpnet for trafikk i 2020. I 2024 pågår det restarbeider, i hovedsak utbedring av Hølleslitunnelen i Strand kommune.

#### *Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 116. Det omfatter skredsikring av strekningen fra Lovraeidet til Rødsliane i Suldal kommune og omfatter bygging av en tunnel på om lag 3 km, 1,2 km hovedvei og 310 meter med sideveier. I forbindelse med krysset i Lovraeidet bygges det også en kollektivterminal, og ved krysset og tunnelpåhugg må det bygges en stor veifylling med støttefylling.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjektet. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2). Det legges opp til forberedende arbeider i 2024. Det anslås at anleggsarbeid på prosjektet kan starte opp ved årsskiftet 2024/2025. Oppstart av prosjektet forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake

med forslag til kostnadsramme så raskt som mulig.

#### *Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug*

Det er planlagt å gjennomføre enkelte utbedrings tiltak.

Videre settes det bl.a. av midler til restfinansiering av arbeidene med utbedringer av strekningen Trøim–Holde bru på rv. 52 i Hemsedal kommune. Rv. 52 er den fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet med høyest andel tungtransport. Tiltakene på rv. 52 skal bedre fremkommeligheten, trafikksikkerheten og driftsforholdene, særlig på vinterstid.

#### *E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger*

Det prioriteres statlige midler til å videreføre forberedende arbeider på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland. Ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) pågår.

Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i kommunene Bærum i Akershus og Hole i Buskerud videreføres. Denne strekningen gir en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Ringerike, vestlige deler av Innlandet og Vestlandet.

Det prioriteres midler til restfinansiering av prosjektene E16 Kvamskleiva i Valdres i Innlandet og rv. 5 Kjøsnesfjorden i Sunnfjord i Vestland.

Arbeidene på delstrekningen Fagernes–Øylo på utbedringsstrekningen E16 i Valdres i Innlandet videreføres. Det gjennomføres også enkelte trafikksikkerhetstiltak.

I tillegg videreføres arbeidene med å utbedre en rekke tunneler på E16, slik at disse tilfredsstiller krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Det settes bl.a. av midler til å videreføre arbeidene med å forberede for oppstart utbedringene av Lærdalstunnelen. I tillegg videreføres utbedringsarbeidene i Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingtunnelene i Vestland. Det settes også av midler til restfinansiering av arbeidene i Gudvanga- og Flenjatunnelene og i Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene i Vestland.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Bjørum–Skaret, Akershus og Buskerud	6 758	6 210
E16	Kvamskleiva, Innlandet	973	970
E16	Lærdalstunnelen, Vestland	2 904	2 620
E16	Gudvanga- og Flenjatunnelene, Vestland	1 293	1 260
E16	Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelen, Vestland	1 249	1 070
E16	Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen, Vestland	1 136	1 000
Rv. 5	Kjøsnesfjorden, Vestland	1 810	1 615

#### *E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 118. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud* og Innst. 215 S (2016–2017).

Prosjektet omfatter bygging av 8,4 km ny firefelts vei. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på 3,4 km under Sollihøgda i kommunene Bærum og Hole samt en tunnel på 0,8 km under Bukkesteins-høgda i Bærum kommune.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2025.

#### *E16 Kvamskleiva i Innlandet*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 118.

Kvamskleiva, strekningen mellom Kvam og Hugavika på E16 i Vang kommune, er svært skredutsatt. Prosjektet omfatter bygging av en tunnel på 1,8 km samt utbedring og skredsikring av eksisterende vei i tilknytning til den nye tunnelen.

Anleggsarbeidene startet opp i 2020, og prosjektet åpnet for trafikk i oktober 2022. Midlene i 2024 vil bli brukt til restarbeider.

#### *E16 Lærdalstunnelen i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 118.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektrofor-

skriftene. Det skal bl.a. bygges flere nye tekniske bygg med tilhørende bergrom. Ventilasjonen oppgraderes ved at eksisterende ventilasjonsanlegg blir supplert med to nye sjaktventilatorer i en ny ventilasjonstunnel. I tillegg skiftes lysanlegget, og det bygges nødstasjoner samt installeres ledelys og nytt overvåkingssystem.

For å sikre en trygg og effektiv gjennomføring av utbedringsarbeidene er det nødvendig å stenge tunnelen for trafikk deler av døgnet. Slik stenging vil få betydelige konsekvenser. Statens vegvesen utredet vinteren 2022/2023 konsekvensene av ulike opplegg for stenging etter grundig dialog med lokale interesser, jf. også omtale i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*.

I tråd med utredningens konklusjon legges det opp til å gjennomføre tilnærmet normal trafikk på dagtid gjennom hele anleggsperioden. Det legges i tillegg opp til at tunnelen kan være åpen hele døgnet ved kritiske behov, f.eks. dersom øvrige fjelloverganger er stengt på grunn av uvær. Videre legges det opp til nattestenging i tolv timer i første del av anleggsperioden, når sprengningsarbeider gjennomføres. Når disse arbeidene er avsluttet, legges det opp til å stenge i tolv timer om natten, men det åpnes for trafikk til faste tider.

Prosjektet er redusert i omfang ved at bygging av evakueringsrom og installering av talevarslingsanlegg er tatt ut. Det er bl.a. begrunnet i at det ville forlenget anleggsperioden, og at effekten av slike tiltak er usikre.

Det ventes at enkelte forberedende arbeider kan starte i 2024, mens arbeidene i tunnelen kan starte i 2025. Prosjektet er ventet ferdigstilt i 2030.

*E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 118.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Aurland kommune for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Arbeidene startet i 2016 og ble ferdigstilt i januar 2023. Midlene i 2024 vil bli brukt til sluttoppgjør og enkelte restarbeider.

*E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelene i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 118.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene på tunneler på E16 i kommunene Vaksdal og Voss. Tunnelene har en samlet lengde på om lag 6 km.

Utbedringsarbeidene startet opp sommeren 2022, og de ventes å bli ferdige i 2026.

*E16 Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelene i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 119.

Prosjektet er et tunneloppgraderingsprosjekt i Bergen kommune. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Arbeidene startet i 2019, og prosjektet ble åpnet for trafikk sommeren 2023. Midlene vil bli brukt til sluttoppgjør og enkelte restarbeider.

*Rv. 5 Kjøsnesfjorden i Vestland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 119.

Prosjektet omfatter skredsikring ved å bygge en tunnel på 6,5 km i tilknytning til den eksisterende Støylsnestunnelen frem til Kjøsnes i Sunnfjord kommune. På Kjøsnes blir det bygd 350 meter vei i dagen fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet åpnet for trafikk i november 2022. Midlene i 2024 vil bli brukt til enkelte restarbeider.

**Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund**

Korridoren er hovedforbindelsen mellom Oslo og Trondheim og videre for transport mot Nord-Norge og Nord-Vestlandet. Den har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler som havnene i Oslo og Trondheim, Alnabruterminalen i Oslo og Oslo lufthavn, Gardermoen. I korridoren er det to alternative ruter mellom Oslo og Trondheim, E6 gjennom Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen. Det er mye pendling i korridoren, spesielt inn mot Oslo-området. Veitransport er den dominerende transportformen for gods, og målt i antall tonn går 74 pst. av godstransporten mellom Oslo og Trondheim på vei. Rv. 15 Otta–Måløy, E136 Dombås–Ålesund og rv. 70 Oppdal–Kristiansund er viktige for transport av bl.a. fisk, fiskeprodukter og møbler.

Hovedutfordringene i korridoren er kapasitet og hastighet på vei inn mot og gjennom byområder og tettsteder. Fremkommeligheten i større byområder er dårlig. Det er et mål for flere av byene å redusere personbiltrafikken samtidig som det er et mål å legge til rette for myke trafikanter og sørge for et godt kollektivtilbud. Enkelte høyfjellsstrekninger har dårlig fremkommelighet på vinterstid. Flere steder er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier.

Det er i de senere årene investert betydelige beløp i korridoren, som f.eks. utbygging av flere delstrekninger på E6 i Gudbrandsdalen og fra Kolomoen til Moelv samt rv. 3 på strekningen Løten–Elverum.

Nye Veier jobber videre med å planlegge E6 Øyer–Otta i Innlandet.

**E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger**

Prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Akershus videreføres. Videre er det lagt til grunn statlige midler, bompenger og forskudd til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag.

Det settes av statlige midler i gjeldende byvekstavtaler til flere tiltak i Oslo- og Trondheimsområdet, jf. *Byomtaler – byvekstavtaler* under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Midlene brukes på tiltak for å bedre kollektivtransport og for å legge til rette for gående og syklende.

Enkelte utbedringstiltak som forbedrer fremkommeligheten på strekningen, videreføres. I tillegg videreføres enkelte mindre trafikkisikkerhetstiltak, skredsikringstiltak og støytiltak.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Moelv–Øyer, Innlandet	-	14 470
E6	Nedgård (Ulsberg)–Melhus, Trøndelag	-	19 214
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger, Trøndelag	1 868	1 850
Rv. 4	Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, Innlandet og Akershus	2 895	2 630

#### *E6 Moelv–Øyer i Innlandet*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 120. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 119 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland* og jf. Innst. 412 S (2018–2019).

Det skal bygges 43 km firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Strekningen er delt i de tre delstrekningene Moelv–Roterud, Roterud–Storhove og Storhove–Øyer. Prosjektet skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet og tilgrensende regioner.

Anleggsarbeider på delstrekningen E6 Storhove–Øyer ble satt i gang sommeren 2023. Veien er planlagt ferdig innen utgangen av 2026. Over 4 km av dagens E6 skal graves opp og tilbakeføres til natur og landbruk.

Nye Veier har inngått kontrakt med entreprenør for å utvikle og regulere E6 Roterud–Storhove. Store deler av eksisterende trase på strekningen blir gjenbrukt for å redusere utslipp og naturinngrep. Lågendeltaet naturreservat er redusert med 27 dekar for å legge til rette for utbyggingen i tråd med vedtatt reguleringsplan, og kompensert med verving av om lag 800 dekar areal. Også andre miljøforbedrende tiltak er bestemt for å redusere belastningen på verneområdet og for fugl, fisk og andre verneverdier i og ved Lågendeltaet. Nye Veier har foreløpig lagt opp til byggestart for E6 Roterud–Storhove i 2024, men fremdrift i delprosjektet avhenger av kontraktsforhandlinger med entreprenør og beslutning om oppstart i selskapets interne beslutningspunkter.

Endelig forslag til reguleringsplan for delstrekningen E6 Moelv–Roterud oversendes til kommunal behandling innen utgangen av 2023.

Målet er å gjenbruke store deler av eksisterende E6, ved å ta vare på det som er bra og forsterke veien der det er nødvendig, slik at det oppnås motorveistandard. Strekningen omfatter ny bru over Mjøsa.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Nye Veier for hele strekningen E6 Moelv–Øyer er 14 470 mill. kr, hvorav 7 659 mill. kr i bompenger.

#### *E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 120. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* og Innst. 309 S (2018–2019).

Nye Veier har ansvaret for prosjektet. I 2021 ble strekningen forlenget til Nedgård, etter avtale med Samferdselsdepartementet. Delstrekningen E6 Berkåk–Vindåsliene er 16 km. Det skal bygges hovedsakelig firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Nye Veier planlegger byggestart i 2024. Forslag til reguleringsplan for delstrekning E6 Gyllan–Kvål har vært på høring, mens forslag til planprogram for reguleringsplan har vært på høring for delstrekning E6 Korporals bru–Gyllan. På resterende strekning, Nedgård–Ulsberg–Berkåk, pågår arbeider med å optimalisere kostnader og nytte samt med reguleringsplan.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Nye Veier er 19 214 mill. kr, hvorav 8 368 mill. kr er bompenger.

#### *Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trøndelag*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 120. Det inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 3, jf. Prop. 36 S

(2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018). Prosjektet finansieres med statlig midler og bompenger. Deler av de statlige midlene forskutteres med bompenger fra Miljøpakke Trondheim, jf. Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post* og Innst. 416 S (2018–2019).

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytninger til rv. 706 og E6, og inngår i utbyggingen av ringveisystemet rundt Trondheim. I tillegg bygges ny parsell for hovedsykkelvei fra Heimdal til Trondheim sentrum.

Anleggsarbeidene startet i 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2023. Midlene i 2024 vil bli brukt til å refundere forskutterte midler, sluttoppgjør og enkelte restarbeider.

#### Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 120. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 23 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet* og Innst. 132 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bl.a. bygging av 4,1 km firefelts vei med midtrekkverk på strekningen

Roa–Gran grense. Sammen med utbyggingen på strekningen Lunner grense–Jaren blir det 13,5 km sammenhengende firefelts vei fra Roa til Jaren. I tillegg bygges 3,8 km trefelts vei med midtdeler på delstrekningen Jaren–Amundrud. På strekningen Almenningsdelet–Lygnebakken utvides bredden langs om lag 5 km av strekningen.

Anleggsarbeidene startet opp i 2021, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025. Delstrekningen Jaren–Amundrud ble åpnet for trafikk i desember 2022, og strekningen Roa–Gran grense åpnes for trafikk i november 2023.

#### Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Enkelte utbedringstiltak langs rv. 3 i Østerdalen, fra Evenstad til Imsroa og fra Tunna bru til Lonåsen videreføres.

#### Rv. 15 Otta–Måløy i Innlandet og Vestland

Det videreføres enkelte utbedringstiltak for å bidra til økt fremkommelighet på ruten.

#### E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Prosjektet E136 Breivika–Lerstad i Ålesund videreføres. I tillegg videreføres enkelte mindre utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E136	Breivika–Lerstad, Møre og Romsdal	3 127	2 730

#### E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 121. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av 3 km ny firefelts vei i tunnel fra Breivika til Lerstad i Ålesund. I tillegg bygges et nytt toplanskryss. Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad der eksisterende fylkesvei går, og for bydelen Åse som får redusert trafikkbelastning når E136 legges utenom byde-

len. Prosjektet skal fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre kapasitet i veinettet for buss og ved å legge til rette for gående og syklende. Det gir bedre fremkommelighet, redusert reisetid og lavere ulykkeskostnader, og den nye veien vil få en standard som er tilpasset transportveksten.

Anleggsarbeidene startet opp i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

#### E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 121.

Nye Veier har ansvaret for den 150 km lange strekningen fra Dombås sentrum, via Lesja og gjennom Romsdalen til Åndalsnes, og videre vestover til E39 på Vestnes. Deler av strekningen har dårlig standard med krappe svinger, mange kryss og avkjørsler. Det er i tillegg identifisert elleve skredpunkter på strekningen. Strekningen har dårlig fremkommelighet på vinterstid på grunn av kraftig stigning flere steder. Selskapet arbeider med å identifisere problemer og planlegge for punktvis utbedring av strekningen. Reguleringsplan for utbedring ved Veblungsnes i Rauma kommune er vedtatt. Selskapet planlegger for oppstart av anleggsarbeidene med både Veblungsnes og utbedringer av Stuguflåten–Raustøl i 2024.

#### *Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger*

Det er lagt til grunn å videreføre arbeidene med utbedringsstrekningen på rv. 70, på delstrekningen Elverhøy bru.

#### **Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenkegrensen**

Korridoren strekker seg fra Trondheim til Bodø og er sentral for transport mellom Nord- og Sør-Norge.

Områdene Trondheim–Steinkjer og Bodø–Saltan er de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren. Over 90 pst. av reisene i korridoren er i områdene rundt Trondheim og Bodø og inn mot disse byene. De fleste reiser med bil.

Hovedutfordringene i korridoren er høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasitet med tidvis mye kø inn mot Trondheim

og Bodø. På E6 er sikkerheten på tunneler mellom Trondheim og Stjørdal ikke god. Mellom byene er det lange avstander, med til dels lav veistandard og lange transporttider. Deler av strekningen mellom Steinkjer og Fauske er smal og svingete, noe som er spesielt vanskelig for tungtransporten. I tillegg mangler strekningen gul midtlinje, og det er risiko for at veien kan bli stengt på grunn av værforhold samt ulykker. På veinettet i korridoren med lite trafikk er det en stor andel tungtrafikk. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom og vinterstenging.

#### E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Lengre strekninger på E6 Helgeland har blitt utbedret. Videre er det gjennomført flere tiltak på rv. 80 ved Bodø.

I 2024 videreføres tiltak som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport.

Arbeidene på andre etappe av E6 Helgeland sør, på delstrekningen Kapskarmo–Brattås–Lien i Grane kommune, videreføres i 2024. Det arbeides også videre med utbedringstiltak på E6 Fjerdingen–Grøndalselv i kommunene Grong og Namskogan i Trøndelag med ny trasé der det er nødvendig. Arbeidene med utbedringer av strekningene Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn på E6 og Sandvika–Sagelva på rv. 80 i Nordland videreføres.

Det videreføres også enkelte mindre skredskringstiltak. I tillegg er det lagt til grunn bompenge til en rekke tiltak som en del av Bypakke Bodø.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Ranheim–Åsen, Trøndelag	-	16 165
E6	Helgeland sør, Nordland	7 678	7 600

#### *E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 122. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2017–2018) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag og Innst. 298 (2017–2018)*.

Prosjektet er delt inn i delstrekningene Ranheim–Værnes og Kvithammar–Åsen. Delstrekningen Ranheim–Værnes omfatter utvidelse av 23 km vei til fire felt mellom Trondheim og Stjørdal. Nye tunnellop er en del av utbyggingen, og de er viktige for å forbedre rømningsmulighetene og bidra til redusert og forutsigbar reisetid mellom Trondheim og Værnes. Byggingen startet i 2020, med opprinnelig planlagt ferdigstillelse frem til Værnes



i 2025. Prosjektet er forsinket, på grunn av vanskeligere grunnforhold enn antatt, konsekvenser av koronapandemien og økte råvarepriser. Nye Veier og totalentreprenøren er enige om at entreprenørens arbeid på strekningen avsluttes. Selskapet vurderer nå den fremtidige organiseringen av arbeidet og har gjennomført dialog med markedet om dette.

På den 19 km lange delstrekningen Kvithamar–Åsen utbedres dagens vei. Prosjektet er planlagt ferdig i 2026.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Nye Veier for hele strekningen E6 Ranheim–Åsen er på 16 165 mill. kr, hvorav 8 589 mill. kr er bompenger.

#### *E6 Helgeland sør i Nordland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 123. Det er andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense-Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommuner (E6 Helgeland sør) i Nordland* og Innst. 32 S (2015–2016).

Prosjektet består av to delprosjekter, en veiutviklingskontrakt og bygging av ny vei på strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien i Grane kommune.

Anleggsarbeidene innenfor veiutviklingskontrakten startet i 2017. 47,7 km av strekningen ble åpnet for trafikk i 2020, som var ett år tidligere enn planlagt. I veiutviklingskontrakten inngår også drift og vedlikehold av de aktuelle delstrekningene.

For utbygging av strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien er det valgt en mer tradisjonell konkurranseform, der drift og vedlikehold ikke inngår. Prosjektet omfatter omlegging av E6 i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på 22 km med bl.a. en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt veinett.

Delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Svenningelva ble åpnet for trafikk i 2019, mens delstrekningen Svenningelva–Lien startet opp i 2021. Dette prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2025.

#### **Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland**

Korridoren binder sammen de nordligste delene av landet. På grunn av lange avstander er sjø- og lufttransport viktig. E6 er eneste landbaserte forbindelse i Norge mellom Bodø og Kirkenes. E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø, E75 Riksgrensen (Finland)/Samelandsbrua–Vardø og rv. 94 Skaidi–Hammerfest gir forbindelse til byene og er viktige for lokal og regional transport i korridoren.

Deler av veinettet er i dårlig stand, med smal vei og dårlig bæreevne samt lav tunnelstandard på flere strekninger. Vintersesongen er lang, og på høyfjellsovergangene er det vanskelig å opprettholde god regularitet og fremkommelighet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. Korridoren har flere flaskehalsar for tungtransport på E6, E10 Riksgrensen (Sverige)/Bjørnfjell–Å i Lofoten, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø og E45 Riksgrensen (Finland)/Geađgejávrri–Alta. Kombinasjonen av smal vei, krappe svinger og stigninger gir problemer for tungtransporten. For person- og godstransport er veitransport dominerende på de korte strekningene. Inn mot og i byområdene Tromsø, Narvik, Hammerfest, Alta og Kirkenes er det ventet økt trafikk de neste årene.

I 2024 videreføres tiltak som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

#### **E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger**

Veistrekningene mellom Narvik og Nordkjosbotn er de viktigste rutene for transport av fersk fisk. Hålogalandsbrua har redusert reisetiden til og fra Narvik mot Vesterålen/Lofoten og Tromsø betydelig.

Ruten har flere skredutsatte strekninger som f.eks. langs E10 i Lofoten og E6 nord for Tysfjorden.

Vekst i reiselivsnæringen gir tidvis problemer med fremkommeligheten på de mest besøkte reisemålene og -rutene, spesielt i Lofoten og Vesterålen.

Det prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet E6 Megården–Sommerset i Nordland. Videre settes det av midler til å videreføre arbeidene på prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Tromsø kommune i Troms. Prosjektet skal gi økt fremkommelighet samt kortere og sikrere innfartsvei til Tromsø.

I tillegg videreføres utbedringstiltak, bl.a. utbedring av ferjekaiene på sambandene Bognes–Skarberget på E6 og Drag–Kjøpsvik på rv. 827 i

kommunene Hamarøy og Narvik i Nordland. Det videreføres også bl.a. enkelte tiltak for fotgjengere og syklister og enkelte fornyingstiltak.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Megården–Sommerset, Nordland		4 180
E6/rv. 827	Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik, Nordland	1 256	1 180
E8	Sørbotn–Laukslett, Troms	3 058	3 650

#### *E6 Megården–Sommerset i Nordland*

Prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, side 133.

Prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn omfatter de tre delprosjektene Megården–Sommerset, Sommerset–Tverrdalen (Leirfjordbrua) og Tverrdalen–Mørsvikbotn. Samfunnsmålene for strekningen er et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv og oppfyller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Prosjektet gjennomføres trinnvis, og det legges nå til rette for oppstart av delprosjektet Megården–Sommerset. Ny vei på denne strekningen blir på 21,4 km som er 5,9 km kortere enn dagens vei. Seks av de eksisterende tunnelene som ikke innfrir kravene i tunnelsikkerhetsforskriften erstattes av tre nye tunneler med en total lengde på 13,8 km. Det skal også bygges to større bruer, bl.a. en bru på 550 meter over Tørrfjorden. Reisetiden vil bli redusert med om lag 10 minutter.

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) for delprosjektet E6 Megården–Sommerset. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med forslag til kostnadsramme for delprosjektet.

#### *E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik i Nordland*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 124.

Prosjektet legger til rette for elektrifisering av ferjesambandene E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik over Tysfjorden. Ferjeleiene ligger i kommunene Narvik og Hamarøy. Arbeidene omfatter økt kapasitet i kraftforsyningen til ferjeleiene samt ombygging av ferjeleiene ved

Bognes, Skarberget og Drag for å ta imot større ferjer, utvide antall oppstillingsplasser og legge til rette for universell utforming. Prosjektet omfatter også bygging av ny ferjekai ved Kjøpsvik, da dagens ferjekai er i dårlig stand.

Ferjeleiene ble tatt i bruk i desember 2022, men fremføring av strøm til elektrifisering vil ikke komme på plass før høsten 2023. Det innebærer at sambandet Bognes–Skarberget ikke blir elektrifisert før tidlig i 2024. Midlene i 2024 blir brukt til sluttarbeider og ev. restfinansiering.

#### *E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 124. Det er besluttet delvis bompengefinansiert og med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 101 S (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 380 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av til sammen 82 km vei. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 og rv. 85, omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad samt utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6 og blir kortet inn med om lag 30 km.

Anleggsarbeidene startet opp sommeren 2023, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2029.

#### *E8 Sørbotn–Laukslett i Troms*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 124.

Prosjektet omfatter bygging av 9,7 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Dette reduserer kjørelengden på strekningen med 2,5 km. Veien bygges i ny trasé på vestsiden av Ramfjorden som krysses med en 870 meter lang bru.

Det er varslet kostnadsøkning i prosjektet. Prognose for sluttkostnad i prosjektet er nå om lag 3 650 mill. 2024-kr, som er om lag 590 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak svært stor økning i stålprisene de siste årene. I tillegg har nye dimensjoneringskriterier for brukonstruksjonen for å kunne motstå ev. påkjørsler fra større fartøyer ført til økt behov for stål. Det har også vært mindre kostnadsøknings på grunn av lengre byggetid, større omfang på flytting av kabler, sjøfylling og brufundamentering.

Statens vegvesen har vurdert potensialet for kutt i prosjektet, men vurderer at det ikke er

mulig uten at samfunnsmålene for prosjektet samtidig endres. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurdering.

Det foreslås å øke kostnadsrammen til 3 925 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startet opp våren 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027, mot tidligere planlagt høsten 2025.

#### E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

I 2024 ferdigstilles strekningen E6 Kvæangsfjellet og det gjennomføres restarbeider og sluttoppgjør for skredsikring av strekningen E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark. Arbeidene med å utbedre strekningen Mollstrand–Grøtnes på rv. 94 i Finnmark videreføres.

Det prioriteres også midler til å videreføre arbeidene med å fornye flere bruer på E6.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Kvæangsfjellet, Troms	-	2 139
E69	Skarvberg tunnelen, Finnmark	1 928	1 864

#### *E6 Kvæangsfjellet i Troms*

Prosjektet gjennomføres av Nye Veier AS og er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 125.

E6 gjennom Troms er en viktig transportåre både nasjonalt og regionalt, og den er eneste transportforbindelse gjennom Norge i dette området. Strekningen E6 Kvæangsfjellet er 24 km. Veien har vanskelig kurvatur for tyngre kjøretøy og er ofte stengt eller kolonnekjørt vinterstid på grunn av dårlige værforhold. Prosjektet omfatter bygging av en tofelts vei på 14 km, med om lag 6 km i tunnel.

Anleggsarbeidene startet opp i 2021, og prosjektet planlegges ferdigstilt i 2024.

Totalt vederlag i veiutbyggingsavtale med Nye Veier for strekningen E6 Kvæangsfjellet er på

2 139 mill. kr. Prosjektet finansieres med statlige midler.

#### *E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, side 125. Prosjektet omfatter bygging av 6,8 km vei i Porsanger kommune, hvorav 3,5 km er ny tunnel. En stor del av veien dagens trasé. Prosjektet omfatter i tillegg til tunnel skredsikringstiltak med bl.a. skredvoller og korter inn E69 med 1,4 km.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet ble åpnet for trafikk i mai 2023, mot opprinnelig forutsatt i 2021. Midlene i 2024 vil bli brukt til sluttoppgjør.

## Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1330	Særskilte transporttiltak	1 179 388	1 524 700	1 769 400	16,0
1332	Transport i byområder mv.	4 630 767	5 458 400	6 449 400	18,2
	Sum kategori 21.40	5 810 155	6 983 100	8 218 800	17,7

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
4330	Særskilte transporttiltak	19 400	20 000	21 300	6,5
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	100 000 000		-100,0
	Sum kategori 21.40	2 072 400	100 020 000	21 300	-100,0

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport. Det foreslås bevilget 8 218,8 mill. kr som er en økning på 17,7 pst. fra saldert budsjett 2023. Økningen gjelder bevilgningen til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, tilskuddet til Entur AS til reiseplanlegger og elektronisk billettering og tilskudd til byområdene.

Inntektene omfatter gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, reiseplan-

legger og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS. Det foreslås bevilget 337,4 mill. kr til utvidet TT-ordning, 1 240,3 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, 138,1 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering og 32,3 mill. kr til tilskudd til tettere samarbeid om data. Til kjøp av gebyrfinansierte tjenester fra Entur AS foreslås 21,3 mill. kr.

Kap. 1332 Transport i byområder omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og tilskudd til byområder. Det foreslås 2 571,5 mill. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og 3 877,9 mill. kr til tilskudd i byområder.

**Nærmere om budsjettforslaget****Kap. 1330 Særskilte transporttiltak**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	210 545	316 500	337 400
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	838 972	1 075 000	1 240 300
71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak	21 541		
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	73 930	82 800	138 100
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	19 400	20 000	21 300
78	Tettere samarbeid om data	15 000	30 400	32 300
	Sum kap. 1330	1 179 388	1 524 700	1 769 400

For endringer i bevilgninger etter saldert 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

**Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov**

Det foreslås bevilget 337,4 mill. kr.

Med bevilgningsforslaget videreføres ordningen for de fylkeskommunene/områdene som nå er omfattet. Områdene som ikke er dekket av den utvidede TT-ordningen, er tidligere Vest-Agder samt Akershus, Oslo og Rogaland.

Fylkeskommunene har ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport for funksjonshemmede) som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Det totale antallet brukere av ordningen har variert mellom 105 000–115 000 de siste årene.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov er ment brukt til fritidsreiser og er en statlig toppfinansieringsordning som tilbyr 200 enkeltreiser i året til brukere med særlige behov, definert som rullestolbrukere og blinde/svaksynte. Ved utgangen av 2022 rundt var 15 000 brukere omfattet av den utvidede TT-ordningen. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke.

Fylkeskommunene fikk i 2022 tildelt 382 mill. kr, men rapporterte at de ikke brukte 141 mill. kr fordi det var unormalt lav reiseaktivitet i starten

av året på grunn av koronapandemien. Ubrukte midler hos en fylkeskommune ett år trekkes fra tildelingen til denne fylkeskommunen neste år.

Oslo Economics evaluerte i 2022 den utvidede tilskuddsordningen. I evalueringen pekes det på at ordningen ikke behandler brukergrupper eller fylkeskommuner likt, og det anbefales at retningslinjene for den utvidede TT-ordningen oppdateres for å gi økt grad av likebehandling. Samferdselsdepartementet arbeider med å endre retningslinjene for å gi økt grad av likebehandling av brukergrupper og fylkeskommuner, i tråd med intensjonen bak Stortingets vedtak ved behandlingen av Prop. 1 S (2011–2012) og Innst. 13 S (2011–2012) samt Innst. 13 S (2015–2016). Dette vil bli gjort ved å vurdere utvidelse av brukergruppebegrepet, vurdere kravet til antall årlige reiser og i tillegg vurdere fordelingsnøkkel for fordeling av bevilgningen mellom alle fylkeskommunene og Oslo kommune.

**Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes**

Det foreslås bevilget 1 240,3 mill. kr. Økningen på 15,4 pst. fra saldert budsjett 2023 kommer hovedsakelig av høyere drivstoffpriser i Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for innenriks sjøfart. Indeksen brukes til å regulere det årlige vederlaget til operatørene.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig tilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes i begge retninger for distansereisende samt tilby godstransport nord for Tromsø. Distansereisende er passasjerer som kjøper billett på selvalgt strekning, med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider ombord.

Staten har inngått tre delavtaler for kystruten Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030. Det er inngått to delavtaler med Hurtigruten Coastal AS for henholdsvis fire og tre skip samt en delavtale med Havila Kystruten AS for fire skip. Avtalene omfatter også klima- og miljøkrav som sikrer at CO<sub>2</sub>-utslippene fra skipene som betjener ruten, blir betydelig lavere enn i forrige kontraktperiode. Foreslått bevilgning fordeles med 830,6 mill. kr til Hurtigruten Coastal og 410,7 mill. kr til Havila Kystruten i henhold til inngåtte avtaler.

Byggingen av Havila Kystrutens fire nye skip ble sterkt forsinket, i hovedsak på grunn av koronapandemien. De to første skipene startet seilinger på kystruten i henholdsvis desember 2021 og mai 2022. Havila Kystrutens kystruteflåte skulle opprinnelig finansieres av en russisk leasingbank, men etter krigsutbruddet i Ukraina ble det nødvendig å refinansiere skipene. Dette har medført ytterligere forsinkelser for de to siste skipene. Rederiet har vært i en omfattende prosess for å sikre at innløsning av gjeld knyttet til skipene ikke strider med sanksjonsregelverket. Sommeren 2023 kunne selskapet presentere en finansiering som sikret overtakelse av de to siste skipene fra verftet. Havila Polaris kom i drift 18. august 2023 og Havila Pollux 23. august 2023.

Trafikken med kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansereisende var 124 339 i 2022, sammenliknet med 210 370 i 2019. Nedgangen skyldes i hovedsak forsinkelsene for Havila Kystrutens skip. Utover forsinket levering av skip, ble Havila Capellas forsikringer rammet av sanksjonene mot Russland i forbindelse med krigen i Ukraina, og skipet ble liggende i opplag fra midten av april til slutten av juni 2022. Videre seilte Hurtigruten Coastal med noe redusert kapasitet i 2022 på grunn av ombygging av kystrouteskip. I tillegg bidro smittevernsrestriksjoner til at antall reisende var redusert på starten av året.

### **Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering**

Det foreslås bevilget 138,1 mill. kr som er en økning på 66,7 pst. fra saldert budsjett 2023.

Økningen skal bidra til at Entur AS og kollektivsektoren settes bedre i stand til å ta tak i utfordringer og muligheter på området sømløs mobilitet. Dette handler bl.a. om nye resemønstre etter koronapandemien, nye prismodeller og fleksible billettyper som må håndteres, slik at vi unngår fragmentering av informasjon om kollektivtilbudet i Norge. Videre er det behov for bedre å imøtekomme økte forventninger hos de reisende til sanntidsinformasjon om kollektivtrafikken, spesielt ved avvikssituasjoner og ved behov for alternative reiseruter. Det samme gjelder økte forventninger hos de reisende til å kunne søke opp internasjonale togreiser på nett, noe som vil være viktig for reisende som ønsker å ta klima/miljøhensyn i sine valg for utenlandsreiser. Det er også ønskelig å utnytte mulighetsrommet som ligger i bedre dør-til-dør mobilitet gjennom bedre informasjon fra nye mobilitetsformer, som f.eks. mikromobilitet og delebiler, samt behov for å imøtekomme nye EU-krav til ulike typer mobilitetsdata og standarder for dette.

Bevilgningen på posten dekker statens andel av utgifter til felles billetteringstjenester, mens fylkeskommuners og transportoperatørers andel dekkes over kap. 1330, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Regjeringen foreslår å øke bevilgningen på posten med 50 mill. kr for å dekke økte kostnader til drift og vedlikehold av dagens systemer, videreutvikling av felles plattform for kollektivbilletter i Norge samt å legge til rette for salg av internasjonale jernbanebilletter gjennom Entur.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at det er enkelt å reise med kollektivtransport, og at statens initiativer på området blir ivaretatt på en helhetlig og effektiv måte. Videre har direktoratet ansvaret for å fastsette standardene for kunngjøring av reiseinformasjon og elektronisk billettering. Direktoratet inngår og følger opp avtaler med Entur. Ved utgangen av 2022 solgte Entur billetter for 13 kollektivaktører på salgspattformen, inkl. seks fylkeskommuner. Tre nye fylkeskommuner er på vei inn, og flere er i dialog med Entur. Reiseplanleggeren på Entur.no og i Entur-appen hadde i 2022 over 20 millioner reisesøk. Entur har også utviklet en reiseplanlegger-widget (grafisk komponent) som kan implementeres på andres nettsider, slik at disse aktørene enkelt kan fremme informasjon om bærekraftige reisealternativer til sin destinasjon.

Entur samler, foredler og deler også trafikkdata for kollektivselskapene i Norge. Disse dataene, sammen med løsningene som Entur har utviklet for reiseplanlegging, gjør at de som

ønsker det kan utvikle sine egne sluttbrukertjenester. I 2022 bygde Entur løsninger for bedre styringer av tilgang til data, gjorde mer av grunndataene sine klar til analyse samt sikret enklere tilgang til relevante data for partnere.

Videre har Entur ansvaret for å forvalte, drifte og videreutvikle en nasjonal infrastruktur og relaterte tjenester innen reiseplanlegging og billettsalg i kollektivtransporten. Selskapet skal også legge til rette for en mer effektiv forvaltning og bruk av de stadig økende datamengdene som genereres i kollektivtransportsektoren. Analyse av datamaterialet bidrar til bedre beslutningsgrunnlag og kan gi innsikt og gevinster på en rekke områder, bl.a. planlegging, drift og bedre tjenester til brukerne og sektoren for øvrig.

Det skal være enkelt å planlegge reiser og kjøpe billetter, uavhengig av hvor man er og hvilket selskap som tilbyr kollektivtransporten. Staten legger til rette for dette gjennom:

- å fastsette standarder for kunngjøring av reiseinformasjon og utforming av elektronisk billettering
- å innhente og gjøre tilgjengelig rutedata, takstdata og annen reiseinformasjon i en nasjonal digital løsning
- å drive en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- å sørge for grunnleggende systemer som gjør det mulig å kjøpe digitale billetter på tvers av regioner, landegrenser og kollektivoperatører.

Ved at informasjon om kollektivtransport i Norge er samlet på ett sted blir det lettere å reise kollektivt i Norge. Gjennom Enturs nasjonale digitale infrastruktur deles rute- og sanntidsdata åpent med kollektivselskapene, internasjonale selskaper og norske aktører. Informasjonen brukes av aktører som Ruter i Oslo og deler av Viken, Skysst i Vestland og AtB i Trøndelag, med reisesøk i apper og nettsider. I tillegg leverer Entur data til reisesøk i andre internettbaserte karttjenester, som f.eks. Google Maps. Over 60 kollektivtransportaktører leverer i dag data om ruter, sanntid, transportmidler og priser til Entur. For å være relevante må de digitale systemene for billettsalg og prisberegning støtte utviklingen i kollektivbransjen.

Entur samler også informasjon om tilbudet av fleksibel transport og andre nye transportformer, f.eks. el-sparkesykler, bysykler og bildeling. I 2024 er det lagt opp til å fortsette arbeidet med å inkludere informasjon om andre former for persontransport, slik at reisesøk kan gjøres dør-til-dør. Dette skjer i tett samarbeid med Jernbanedirekto-

ratet, Statens vegvesen og representanter for transportsektoren.

Enturs tjenester opplever økt popularitet og bruk. Samtidig er systemene blitt mer komplekse enn tidligere antatt, bl.a. som følge av EU-krav. Dette gjør at kostnader for drift og vedlikehold øker.

Den nasjonale løsningen er tilnærmet landsdekkende, og inneholder om lag 4 000 rutetabeller og 60 000 stoppesteder. Dette bidrar til god tilgjengelighet til kollektivdata. Data samles inn i standardisert format, og det er lagt til rette for at det skal være enkelt også for små aktører å sende inn data. Entur har både deltatt i og ledet nordisk og europeisk standardiseringsarbeid, og selskapet har utviklet seg til å bli et kompetent miljø på sitt fagfelt. Arbeidet med å koble sammen enda flere kollektivtransportleverandører fortsetter i 2024.

### Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 21,3 mill. kr.

Bevilgningen dekker fylkeskommuners og transportoperatørers andel av utgifter til felles elektroniske støttesystemer for billettsalg, og finansieres ved gebyr, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret fastsettes etter hvilke tjenester som defineres som grunntjenester i elektronisk billettering, og gjelder for aktører som driver rutegående persontransport og som bruker systemene. Hvilke tjenester dette gjelder og prisingen av dem, besluttes etter dialog med fylkene og transportselskapene. Jernbanedirektoratet administrerer gebyrordningen og innholdet i den samt fordelingen av gebyret mellom aktørene. Gebyret skal være kostnadsdekkende. Jernbanedirektoratet bestiller de grunnleggende tjenestene fra Entur AS.

Entur har ansvaret for å legge til rette for distribusjon av billetter på tvers av selskaper. Dette omfatter bl.a. forvaltning, drift og videreutvikling av systemer for å håndtere billettertransaksjoner. Disse tjenestene kommer i tillegg til å innhente rutedata og etablere en reiseplanleggingstjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering.

Etter koronapandemien har etterspørselen etter mer fleksible billettyper og betalingsmodeller økt. Enturs baksystem bidrar til å forenkle innføring av mer fleksible billettyper. Selskapet arbeider for å utvikle systemer som svarer på behovene i markedet også på dette området.

**Post 78 Tettere samarbeid om data**

Det foreslås bevilget 32,3 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* understrekes betydningen av at staten legger til rette for økt og bedre bruk av de stadig økende mengdene data som genereres i transportsektoren. Dette fordi det økte datatilfanget kan brukes som grunnlag for innsikt, prediksjon, prosess- og beslutningsoptimalisering mv., med mål om å løse transportpolitiske utfordringer på en bedre og mer effektiv måte. Dette gjelder innenfor den enkelte transportform, men også på tvers av transportformene. Ettersom tilgang til store datamengder kan gi bedre oversikt over status og prognoser for elementer og aktiviteter i transportsystemet, ligger det her også store muligheter knyttet til analyse og innsikt ved hjelp av kunstig intelligens. Dette kan gi gevinster som bedre planlegging, mer avanserte former for trafikkstyring og påvirkning av trafikk- og reiseatferd, bedre informasjon til de reisende, mer målrettet drifts- og vedlikeholdsinnsats, bedre grunnlag for forskning, samt en hel rekke andre områder for bruk, analyse og innsikt basert på tverrsektorielle datasett.

Store deler av de statlige transportvirksomhetenes data er i dag ikke tilrettelagt for deling, og det mangler verktøy og komponenter for enkelt og trygt å kunne dele og få tilgang til å bruke data på tvers av etater og selskap i sektoren. Det er også i liten grad etablert automatiserte prosesser for datadeling. Verdien av data ligger i den faktiske bruken, og skal det oppnås økt og bedre bruk av data/stordata på tvers av virksomheter i transportsektoren, må nevnte barrierer for datadeling og bruk håndteres.

Samarbeidet om data mellom de av Samferdselsdepartementets underliggende virksomheter (etater, selskap og foretak) der det er definert relevante grenseflater for samarbeid, startet opp i 2022. I løpet av 2022 arbeidet virksomhetene sammen om datasett knyttet til reisemønster på tvers av transportformer og klima/miljødata, samt om å håndtere juridiske problemstillinger knyttet til deling og videre bruk av ulike typer transportdata.

Den foreslåtte bevilgingen for 2024 vil gå til faglig samarbeid og IKT utviklingsarbeid rettet mot teknisk tilrettelegging for økt samarbeid om data mellom de samarbeidende partene. Samarbeidet koordineres av Entur AS, som i tillegg til å delta i samarbeidet, også vil forvalte den tildelte bevilgningene på vegne av involverte parter.

**Kap. 4330 Særskilte transporttiltak**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Gebyrer	19 400	20 000	21 300
	Sum kap. 4330	19 400	20 000	21 300

**Post 01 Gebyrer**

Det budsjetteres med 21,3 mill. kr i gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontrans-

port mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.



**Kap. 1332 Transport i byområder mv.**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 041 611	2 145 000	2 571 500
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	14 100	11 100	
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	2 575 056	3 302 300	3 877 900
	Sum kap. 1332	4 630 767	5 458 400	6 449 400

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

Regjeringen viderefører satsingen på attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil. Målformuleringen (nullvekstmålet) angir også hvilke hensyn som ligger til grunn:

*«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalene som er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Ved å samordne areal- og transportpolitikken bidrar alle forvaltningsnivåene til å nå felles mål og øke nytten av de tiltakene og investeringene som gjøres i byområdene. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange som gir trygge og effektive løsninger for myke trafikanter, og en arealpolitikk som reduserer transportbehovet. Med kortere avstand mellom boliger, arbeidsplasser, servicetilbud og handel kan persontransporten i større grad skje til fots, på sykkel og med kollektivtransport i stedet for bil.

I tillegg til bevilgningene over kap. 1332, postene 63 og 66, til byvekstavtaler, inngår også statlige tiltak under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål:

- gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30)
- stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen (kap. 1352, post 73)

Det settes også av statlige midler til større prosjekter i byområdene som finansieres over kap.

1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, som f.eks. E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder.

Oslo-området, Bergens-området, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Så langt er det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Ny byvekstavtale for Trondheimsområdet for perioden 2023–2029 ble inngått i september 2023. I august 2023 ble det enighet om et forslag til en byvekstavtale for Tromsø. Forslaget har vært behandlet lokalpolitisk av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune og skal behandles i regjeringen før avtalen inngås. Regjeringen arbeider med å legge til rette for forhandlinger om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø har belønningsavtaler i 2023. Midlene som tildeles gjennom disse avtalene skal bidra til å nå nullvekstmålet. Ordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet. For Tromsø innlemmes belønningsmidlene i byvekstavtalen. For Kristiansand og Nedre Glomma innlemmes også belønningsmidlene i byvekstavtalene dersom forhandlingene fører frem.

Samferdselsdepartementet har gjennomført en evaluering av tilskuddsordningene til byområdene. Formålet har bl.a. vært å vurdere om ordningene har oppnådd de tilskattede virkningene på

en kostnadseffektiv måte. Som en del av dette arbeidet er det gjennomført tiltak for å redusere mindreforbruk og forenkle tilskuddsordningene i byvekstavtalene. Ytterligere tiltak, som f.eks. videre forenklinger i finansieringsstrukturen som i dag er svært kompleks, vurderes i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Tilskuddsordningen til de fem mindre byområdene som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, blir videreført. Ordningen skal legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak.

2023 er det siste året for tilskuddsordningen *Konkurransen Smartere transport*. I Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet gikk det frem at departementet legger opp til å evaluere tilskuddsordningen etter at den er avsluttet.

#### Mål og prioriteringer i 2024

I 2024 prioriterer regjeringen å følge opp inngåtte byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-områ-

det, Trondheims-området og Nord-Jæren. Regjeringen prioriterer også midler til økt statlig bidrag til de store kollektivprosjektene som er under bygging. Det settes videre av midler til å følge opp fremforhandlet forslag til byvekstavtale for Tromsø, og til nye byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Regjeringen vil invitere de to sistnevnte byområdene til forhandlinger om byvekstavtale. Midlene utbetales dersom byvekstavtalene blir inngått. For Buskerudbyen og Grenland videreføres belønningsavtalene.

Det foreslås til sammen 7,5 mrd. kr på Samferdselsdepartementets budsjett til å følge opp byvekstavtalene og belønningsavtalene i 2024. Tabell 4.8 viser statens direkte bidrag til avtalene med de ni største byområdene, fordelt på kapittel og post.

I tillegg settes det av midler til store statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene. Disse er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 4.8 Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Riksveiinvesteringer. <i>Gang-, sykkel- og kollektivtiltak</i>	730
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 572
1332	66	Tilskudd til byområder <sup>1</sup>	3 847
1352	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. <i>Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen</i>	337
Sum			7 486

<sup>1</sup> Ekskl. tilskudd til byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler.

For å følge opp byvekstavtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren legges det til grunn om lag 6 720 mill. kr. I dette inngår midler til å dekke inntil 54 pst. av kostnaden til store kollektivprosjekter som utbetales over post 63 etter prosjektenes fremdrift. Av midlene som settes av over post 66, er det lagt til grunn 3 080 mill. kr i tilskudd til de fire største byområdene med byvekstavtaler. Videre er det satt av midler til tiltak for gående og syklende samt kollektivtrafikk langs riksveier til byområdene med byvekstavtaler på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, og midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen

over kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

Til Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn om lag 770 mill. kr i statlig tilskudd over post 66.

#### **Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter**

Det foreslås bevilget 2 571,5 mill. kr.

Gjennom byvekstavtalene har staten bidratt med inntil 50 pst. av projektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter. Det statlige bidraget blir fastsatt ved avtaleinngåelse, og det tildeles i tråd med de fastsatte ret-

ningslinjene for tilskuddsordningen og i tråd med fremdriften i prosjektene. Ved Stortingets behandling av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023*, jf. Innst. 490 S (2022–2023), ble det lagt til grunn at det statlige bidraget som utbetales etter fremdrift, øker fra 50 til 54 pst., fra og med 2023.

Ordningen med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter gjelder fem prosjekter i de fire største byområdene, dvs. Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Bompenger kan brukes som lokal andel.

På grunnlag av forpliktelsene i gjeldende avtaler legges det opp til følgende fordeling i 2024:

- 1 639 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 126 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 807 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren

Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen ble åpnet i 2022. Ny T-banetunnel i Oslo er også omfattet av

tilskuddsordningen, men utbetaling av statlig tilskudd over post 63 vil først skje i utbyggingsfasen.

Gjennom reforhandlede byvekstavtaler/tilleggsavtaler med de fire største byområdene i 2020 og 2021 ble statens tilskudd til prosjektene økt fra 50 til 66 pst., jf. omtale under post 66. Ettersom det statlige bidraget som utbetales etter fremdrift økes fra 50 til 54 pst., vil kollektivprosjektene som er under utbygging få økt sitt årlige statlige bidrag til 70 pst.

Regjeringen har dermed innfridd punktet i Hurdalsplattformen der det fremgår at regjeringen vil tilby kommunene å øke det statlige bidraget til 70 pst. i prosjektene som i dag finansieres 66/34 av utbyggingskostnadene i store kollektivprosjekter i og rundt de store byene.

### Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 3 877,9 mill. kr.

Midlene går til ulike tilskudd til byområder som vist i tabell 4.9.

Tabell 4.9 Tilskudd til byområder over post 66

	Mill. kr
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	407
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 568
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	349
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene	1 037
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	58
Mindre investerings tiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	428
Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler	31
Sum	3 878

For byområder med byvekstavtaler har Statens vegvesen utarbeidet et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene på post 66 som partene er forpliktet til å følge. Under *Byomtaler – byvekstavtaler* er det rapportert resultater fra byområder med slik avtale. For byområder med belønningsavtaler inngår bruk av belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i rapporteringen av disse avtalene.

De siste årene har deler av tilskuddsmidlene som staten har utbetalt til fylkeskommunene gjennom byvekstavtalene, stått ubrukt. Dette gjelder belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud. Det ble iverksatt tiltak for å redusere avviket, og fra utgangen av 2021 til utgangen av 2022 var

det akkumulerte mindreforbruket i fylkeskommunene redusert fra 1,25 mrd. kr til 430 mill. kr. Prognosene så langt i 2023 viser at mindreforbruket vil bli ytterligere redusert.

#### *Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene*

Belønningsavtalene er som hovedregel fireårige avtaler. Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som bidrar til måloppnåelse i tråd med avtalen. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Før de årlige midlene tildeles byområ-

dene, skal byområdene rapportere om utviklingen i foregående år.

#### *Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2022*

I 2022 ble det utbetalt 372,1 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1332, post 66, med følgende fordeling (avtaleperiode i parentes):

- Kristiansand (2020–2023): 95,7 mill. kr
- Buskerudbyen (2022–2025): 85,0 mill. kr
- Grenland (2021–2024): 63,8 mill. kr
- Nedre Glomma (2020–2023): 58,5 mill. kr
- Tromsø (2020–2023): 69,1 mill. kr

Midlene er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene.

For å følge opp måloppnåelse i byområdene brukes indikatorer for endring i antall kollektivreiser og reiser med sykkel og gange samt endring i trafikkutviklingen med personbil. Antall kollektivreiser i byområdene økte med mellom 17,4 og 39,5 pst. fra 2021 til 2022. Antall kollektivreiser lå i

2022 imidlertid fortsatt under nivået i 2019, med unntak av Tromsø som hadde flere kollektivreiser i 2022 enn i 2019. For Nedre Glomma foreligger ikke tall som er sammenliknbare over tid. Samlet sett har andelen reiser til fots og med sykkel økt noe fra 2021 til 2022 i byområdene. Tabell 4.10 viser trafikkutviklingen med personbil i de fem byområdene basert på trafikktegninger (byindeksen). Personbiltrafikken økte fra 2021 til 2022 i alle byområdene med unntak av Tromsø. Den største økningen var i Nedre Glomma. For perioden 2016–2022 var det en reduksjon i trafikken eller små endringer for fire av byområdene. I Kristiansand (gamle Kristiansand kommune) var det en økning på 4,4 pst. Anbefalingen om å unngå kollektivtransport under koronapandemien har påvirket trafikkutviklingen de siste årene. Trafikkutviklingen i byområdene må følges tett fremover, både i vurderingen av måloppnåelse i gjeldende belønningsavtaler og i vurderingen av inngåelse av ev. nye avtaler.

Tabell 4.10 Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale (prosent)

Byområde	2016–2022	2019–2022	2021–2022
Kristiansand	4,4	3,1	1,9
Buskerudbyen	-1,3	-1,3	3,8
Grenland	-3,7	0,0	4,0
Nedre Glomma	0,2	-1,5	6,4
Tromsø	-3,9	-4,4	-1,3

#### *Belønningsmidler i belønningsavtaler i 2024*

Det settes av 407 mill. kr.

Tabell 4.11 viser avtaleperiode og belønningsmidler for hele avtaleperioden og for 2024. I tillegg kommer 23,2 mill. kr til hvert byområde i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. De statlige bidragene prisjusteres årlig.

Buskerudbyen og Grenland har belønningsavtaler i 2024. For Tromsø, Kristiansand og Nedre

Glomma går gjeldende belønningsavtaler ut i 2023. Det er fremforhandlet et forslag til en byvekstavtale for Tromsø. Kristiansandsregionen og Nedre Glomma vil inviteres til forhandlinger om byvekstavtaler. Belønningsmidlene innlemmes i byvekstavtalene når disse blir inngått. Hvis det ikke blir inngått byvekstavtale, er det er rom innenfor budsjettforslaget for å videreføre belønningsmidler på nivå med gjeldende belønningsavtaler.

Tabell 4.11 Belønningsavtaler i 2024

Byområde	Avtaleperiode	Belønningsmidler	Mill. kr Tildeling i 2024
Buskerudbyen (Viken fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier og Øvre Eiker)	2022–2025	340 (2022-kr)	93,4
Grenland (Vestfold og Telemark fylkeskommune, og kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan)	2021–2024	247 (2021-kr)	69,7

I 2024 legges det til grunn følgende fordeling av belønningsmidler til byområder der gjeldende belønningsavtaler går ut i 2023:

- Kristiansand: 104,6 mill. kr
- Nedre Glomma: 63,9 mill. kr
- Tromsø: 75,5 mill. kr

Tildelingene til Kristiansand, Nedre Glomma og Tromsø innlemmes i byvekstavtaler dersom det blir inngått avtale. Hvis det ikke blir inngått byvekstavtale, kan byene søke om nye belønningsavtaler, gitt at de kan godtgjøre at midlene bidrar til at nullvekstmålet nås.

#### *Belønningsmidler til byvekstavtaler*

Det settes av 1 568 mill. kr.

Belønningsmidlene i byvekstavtalene skal brukes i tråd med nullvekstmålet. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. De statlige bidragene prisjusteres årlig.

I 2022 ble det utbetalt 809,2 mill. kr over kap. 1332, post 66, med følgende fordeling:

- Oslo-området: 349,2 mill. kr
- Bergens-området: 83,7 mill. kr
- Trondheims-området: 252,1 mill. kr
- Nord-Jæren: 124,2 mill. kr

I 2024 legges det til grunn følgende fordeling:

- Oslo-området: 381,3 mill. kr
- Bergens-området: 365,0 mill. kr
- Trondheims-området: 310,4 mill. kr
- Nord-Jæren: 266,7 mill. kr
- Tromsø: 71,0 mill. kr
- Kristiansandsregionen: 86,7 mill. kr
- Nedre Glomma: 86,7 mill. kr

Tildelingene til Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma forutsetter at det blir inngått byvekstavtaler, og kommer i tillegg til belønnings-

midler til belønningsavtaler og midler til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

#### *Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk*

Det settes av 349 mill. kr.

Bruk av midlene er nærmere konkretisert i byvekst- og belønningsavtalene for hvert enkelt byområde.

For Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren er det lagt til grunn 58,1 mill. kr til hvert byområde. Det skal rapporteres om bruken av midler i tråd med rapporteringsopplegget til Statens vegvesen.

For Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn 23,2 mill. kr til hvert byområde. For Tromsø, Kristiansand og Nedre Glomma blir midlene innlemmet i byvekstavtalene når de ev. blir inngått. For Buskerudbyen og Grenland vil rapporteringen for bruk av disse midlene inngå som en del av rapporteringen for belønningsavtalene.

#### *Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene*

Det settes av 1 037 mill. kr.

Staten dekker inntil 54 pst. av prosjektkostnadene i store kollektivprosjekter som er under utbygging. Ordningen er nærmere omtalt under post 63.

Gjennom reforhandlede byvekstavtaler og tilleggsavtaler med de fire største byområdene i 2020 og 2021 ble det statlige bidraget i disse prosjektene økt fra 50 pst. til 66 pst. Halvparten av det økte tilskuddet var i utgangspunktet øremerket reduserte bompenger og halvparten bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Det er åpnet for at hele tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, sær-*

*skilde transporttiltak og transport i byområda mv. og Innst. 456 S (2021–2022).*

I 2022 vedtok lokale parter i Oslo-området, Trondheims-området og Bergens-området at tilskuddet i sin helhet skal gå til tiltak for bedre kollektivtransport fra og med 2023. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til disse endringene.

Lokale parter på Nord-Jæren har så langt ikke vedtatt at tilskuddet i sin helhet skal gå til tiltak for bedre kollektivtransport. Det samme gjelder også for tilskuddet til å fjerne rushtidsavgiften på Nord-Jæren, som er omtalt under. Etter Samferdselsdepartementets vurdering bør lokale parter i byvekstavtalen for Nord-Jæren se nærmere på effekten tilskuddene har på muligheten for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil, og se det i sammenheng med øvrige tiltak i byområdet med sikte på måloppnåelse. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen følge dette opp overfor byområdet.

Det statlige bidraget prisjusteres årlig. I 2024 legges det opp til følgende fordeling:

– Oslo-området:	653,1 mill. kr
– Bergens-området:	126,0 mill. kr
– Trondheims-området:	65,4 mill. kr
– Nord-Jæren:	192,9 mill. kr

#### *Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren*

Det settes av 58 mill. kr.

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren kompenseres staten for reduserte bompengeneinkter som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på Nord-Jæren. Denne avgiften ble fjernet 10. februar 2020. Regjeringen har åpnet opp for at dette tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport, hvis det er lokalt ønske om det, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.*, og Innst. 456 S (2021–2022).

#### *Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler*

Det settes av 428 mill. kr.

Midler til mindre investeringstiltak i byvekstavtalene kan brukes til tiltak for kollektivtrafikk, gående og syklende på statlig, kommunal og fylkeskommunal vei. Denne fleksibiliteten bidrar til å gjennomføre prosjekter og tiltak som gir best mulig måloppnåelse. Samferdselsdepartementet

forutsetter at en prioritering av tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei øker måloppnåelsen i byvekstavtalene og/eller blir vurdert som mer kostnadseffektivt eller samfunnsøkonomisk lønnsomt enn tiltak langs statlig vei.

Prioritering av slike prosjekter gjøres av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogrammet i det enkelte byområdet og i tråd med prinsippene for god porteføljestyling. Ved uenighet mellom partene tar Statens vegvesen den endelige beslutningen. Budsjettering følger Statens vegvesens retningslinjer. De statlige midlene dekker kun utgifter som påløper etter anleggsstart.

Midlene i 2024 vil i sin helhet bli brukt til å videreføre igangsatte prosjekter som tidligere har mottatt statlig tilskudd.

#### *Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler*

Det settes av 31 mill. kr.

Denne tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Føringer for bruk av midler fremgår av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

Tilskuddet ble i 2022 og 2023 delt likt mellom Ålesund og Bodø som engangsutbetalinger.

I 2024 legges det opp til å videreføre det samlede tilskuddet på samme nivå som for 2023, og det er aktuelt å tildele midler til to eller tre byer som engangsutbetalinger. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvilke byer som vil få tilskudd.

#### **Byomtaler – byvekstavtaler**

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Ny byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023–2029 ble inngått i september 2023.

I august 2023 ble det enighet om et forslag til en byvekstavtale for Tromsø. Forslaget er behandlet lokalpolitisk av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune og skal behandles i regjeringen før avtalen inngås.

### *Økt statlig bidrag til de store kollektivprosjektene*

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023*, jf. Innst. 490 S (2022–2023), å øke bevilgningen til de store kollektivprosjektene som er under bygging fra 50 til 54 pst. i 2023. Økningen fra 50 til 54 pst. videreføres i 2024. Tilskuddet går til pågående og fremtidige store kollektivprosjekter innenfor 50/50-ordningen, og er uten tilbakevirkende kraft. Gjennom reforhandlede byvekstavtaler/tilleggsavtaler for de fire største byområdene som ble inngått i 2020 og 2021, er det statlige bidraget økt fra daværende 50 til 66 pst. Fra 2023 vil prosjektene dermed få økt sitt årlige statlige bidrag til 70 pst.

### *Rapportering og måloppnåelse*

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene. Det er utarbeidet et sett med indikatorer som brukes i oppfølgingen av avtalene. Trafikkutviklingen for persontransport med bil måles ved hjelp av den såkalte byindeksen med trafikkregistreringspunkter (trafikk-tellinger), og trafikkarbeidet beregnes med data fra reisevaneundersøkelsen. Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet, og trafikkarbeid er en støtteindikator. Målet for trafikkutviklingen skal oppnås før avtalen løper ut. Utviklingen følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

Byindeksen viser gjennomsnittet av trafikken de tre siste årene sammenliknet med referanseåret for byvekstavtalen. Denne måten å beregne trafikkutviklingen på ble tatt i bruk fra og med 2022 og gir et mer korrekt inntrykk av trafikkutviklingen enn tidligere metode. I årets rapportering inkluderer byindeksen trafikknivå fra 2020 og 2021, der reiseomfang og fordeling mellom transportmidlene var preget av smitteverntiltakene under koronapandemien. For å få et bedre bilde av utviklingen i byområdene rapporteres det derfor i tillegg på trafikkutviklingen i 2022 sammenliknet med referanseåret for avtalen og trafikkutviklingen fra 2021 til 2022.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene rapporteres det også på transportmiddelfordeling, kollektivreiser, klimagassutslipp, arealbruk og parkering. Her rapporteres tall for referanseåret samt for 2021 og 2022. For klimagassutslipp er det foreløpig ikke publisert data for 2022. Annethvert år rapporteres det i tillegg på indikatorer for arealbruk og parkering. Det rapporteres ikke på disse i år. Rapportering på de

enkelte indikatorene går frem av omtalen for hvert av byområdene.

I 2022 var kollektivtrafikken tilbake på nivået før koronapandemien på Nord-Jæren og i Bergens-området, mens den var lavere i Trondheims-området og i Oslo-området. Biltrafikken har også tatt seg opp igjen etter pandemien. Byindeksen viser måloppnåelse i alle byene, men trafikken økte med mellom 3,3 og 5,5 pst. fra 2021 til 2022. Dette viser at trafikkutviklingen må følges tett fremover, og at det kan bli behov for å justere virkemiddelbruken. Så langt i 2023 ser det ut til at biltrafikken har stabilisert seg etter økningen i 2022, men fremskrivninger for biltrafikk til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 viser vekst i trafikken i alle storbyområder frem mot 2030.

### *Porteføljestyring*

Porteføljestyring ligger til grunn for alle byvekstavtalene. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Ev. kostnadsøknninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte bompengetakster ut over gjennomsnittstaksten og/eller forlenget innkrevingsperiode for byområdenes bompengoordning.

### *Oslo-området*

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet og lokale parter ved Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Avtaleområdet er Oslo kommune og tidligere Akershus fylke.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036*, jf. Innst. 464 S (2016–2017), og Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*, jf. Innst. 295 S (2017–2018), ligger til grunn for bompengennevningen i Oslopakke 3. Takst- og rabattsystemet er endret i flere omganger innenfor rammene av disse proposisjonene. Det planlegges ny takstøkning fra 1. januar 2024 som også ligger innenfor rammene av gjeldende proposisjon.

De lokale partene i byvekstavtalen for Oslo-området har vedtatt at det statlige tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i

sin helhet skal brukes til bedre kollektivtilbud fra og med 2023. Beslutningen er redegjort for i brev fra Samferdselsdepartementet av 3. januar 2023, som utgjør et tillegg til den inngåtte byvekstavtalen.

Tiltakene i byvekstavtalen forutsettes finansiert gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler, bompenger gjennom Oslopakke 3 og billettinntekter. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere og Oslo kommunes vognselskapsfond.

Jernbanedirektoratet har inngått rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Oslo kommune og

Viken fylkeskommune via Ruter AS, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og tidligere Akershus fylke.

#### Resultater 2022

For 2022 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.12 og 4.13 viser henholdsvis utviklingen i hovedindikator (byindeks) og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.12 Hovedindikator (byindeks) i Oslo-området

Referanseår 2018	Tidsperiode	Endring i trafikkmengde (pst.)
Byindeksen (tre års glidende snitt)	2018–(2020–2022)	-3,9
Endring	2018–2022	0,3
Endring	2021–2022	5,5

Byindeksen viser måloppnåelse så langt. Nedgangen i trafikken må ses i sammenheng med den lave trafikken under koronapandemien. Trafikken

i 2022 lå marginalt over referanseåret, mens trafikken økte fra 2021 til 2022.

Tabell 4.13 Supplerende indikatorer i Oslo-området

	2018 (Referanseåret)	2021	2022
Til fots (andel i pst.)	24	31	29
Sykkel (andel i pst.)	5	5	7
Kollektiv (andel i pst.)	21	13	18
Bilfører (andel i pst.)	40	40	36
Bilpassasjer (andel i pst.)	8	9	8
Antall kollektivreiser (buss, trikk, båt) (millioner)	345,4	223,2	304,8
Antall kollektivreiser (jernbane) (millioner)	41,5	23,6	34,2
Klimagassutslipp fra veisektoren (1000 tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	1 679	1 452	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Andelen reiser som bilfører og med kollektivtransport gikk ned i 2022 sammenliknet med referanseåret, mens andelen reiser til fots og med sykkel økte. Antall kollektivreiser og togreiser i 2022 lå fortsatt noe under nivået fra før koronapande-

mien. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet gikk ned i 2021 sammenliknet med referanseåret, som følge av koronapandemien. Trafikkarbeidet for personbiler, som er en supplerende



indikator der det også tas høyde for reiselengde, økte med 3 pst. fra 2018/2019 til 2022.

#### Budsjett og bruk av midler i 2022

Tabell 6.16 *Foreløpig fordeling av midler i 2022*, i Prop. 1 S (2021–2022), side 152 og omtalen på side 152–154, beskriver hva midlene var planlagt brukt til i 2022.

Riksveimidlene ble bl.a. brukt til å bygge gang- og sykkelvei langs Enebakkveien og Sandstuveien–Østensjøveien.

Belønningsmidlene ble brukt til ulike tiltakspakker for å styrke kollektivtilbudet i avtaleområdet. Midlene ble i 2022 bl.a. brukt til frekvens- og kapasitetsøkning på bybuss og trikk i Oslo, harmonisering av buss- og togtilbudet, sommerbåt, prispakke for barn og ungdom og strømkompensasjon til kollektivtransporten.

Tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud ble brukt til Fornebu-banen og til å kompensere for inntektstap som følge av reduserte bompenger. Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk ble brukt til å unngå tidligere vedtatt økning i kollektivtakstene.

Lokale midler til mindre investeringstiltak ble brukt på gateopprustning, strekningvise tiltak, gang- og sykkelveier, trafikksikkerhetstiltak, kollektivprioriteringer og planlegging.

På grunn av redusert behov ble det statlige bidraget til Fornebu-banen redusert med 250 mill. kr i 2022, jf. Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022* og Innst. 450 S (2021–2022). Lokale midler til Fornebu-banen ble økt med 57 mill. kr som følge av motatt grunneierbidrag fra utbyggerne på Fornebu.

Midlene til store kollektivtiltak ble brukt til Fornebu-banen, planlegging av nytt signalsystem (CBTC) for T-banen, oppgradering av T-bane- og trikketraséer, planlegging av ny Majorstuen stasjon, drift og mindre investeringstiltak.

#### Mål og prioriteringer i 2024

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen for perioden 2024–2027 ble vedtatt av Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2023. Kommunene Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm har godkjent forslaget gjennom behandling av handlingsprogrammet i styringsgruppen.

Tabell 4.14 viser foreløpig fordeling av midler. For lokale midler og ekstern finansiering er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. Prioriteringen av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, i kombinasjon med økte takster og andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk, vil bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.14 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024

	Mill. kr			
	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Mindre investeringstiltak på riksvei	167			167
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	44			44
Store kollektivprosjekter – Fornebu-banen	1 517	5	1 522	3 044
Belønningsmidler til byvekstavtaler	381			381
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	58			58
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	653			653
Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	105	455	390	950
Bompenger til drift av kollektivtransport			965	965
Andre store kollektivtiltak		174	1 833	2 007
Sum	2 926	634	4 710	8 270

*Mindre investeringstiltak på riksvei*

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil bl.a. bli brukt til å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett i avtaleområdet, f.eks. gang- og sykkelvei på strekningen Griniveien fra bygrensen til Røakrysset. Det skal bygges en ny innfartsparkering på Gjelleråsen med kollektivløsning og utbedring av gang- og sykkelvei.

*Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane*

Midlene skal gå til utvikling av Ås stasjon. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak i Osloområdet vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

*Store kollektivprosjekter – Fornebubanen*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2022–2023), side 142–143. Det omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km, samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet skal bidra til mer effektiv transport mellom Fornebu og Majorstuen og til å redusere belastningen på veinettet i området og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren.

Det statlige tilskuddet til Fornebubanen er fastsatt til 8,1 mrd. 2020-kr, eller om lag 10,9 mrd. 2024-kr. Statens bidrag er fastsatt på grunnlag av ekstern kvalitetssikring fra 2018 og er ekskl. kostnader med basestasjon utover anlegg for togparkering og besparelser ved å flytte Skøyen stasjon.

Tabell 4.15 Fornebubanen

		Budsjett 2024			Restbehov per 01.01.25		
Styringsramme <sup>1</sup>	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
29 000	29 000	1 517	653	5	1 522	5 253	11 117

<sup>1</sup> Ny styringsramme (P50) ble vedtatt i juni 2022 og satt til 23,3 mrd. 2021-kr.

Tabell 4.15 tar utgangspunkt i fordeling av midler i handlingsprogrammet for byvekstavtalen. Etter det ble vedtatt lokalt er det besluttet at fra og med 2023 øker det årlige statlige bidraget til store kollektivprosjekter fra 50 til 54 pst., se nærmere omtale under kap. 1332, post 63. For Fornebubanen innebærer dette en økning på 122 mill. kr, slik at samlet statlig bidrag over post 63 i 2024 blir 1 639 mill. kr.

*Tilskudd til byområder*

Belønningsmidlene vil i all hovedsak brukes til drift og mindre investeringer i kollektivsystemet og til sykkeltiltak på lokale veier.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil i Akershus bli brukt til å redusere billettpriser for å delfinansiere en prøveordning med *Reis*. I Oslo vil midlene bidra til å øke rabatten for barn og ungdom.

Lokale myndigheter har vedtatt at tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i sin helhet skal brukes til bygging av Fornebubanen.

*Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei*

Midlene vil hovedsakelig brukes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak i Akershus og Oslo.

*Bompenger til drift av kollektivtransport*

Bompenger som vil bli brukt til å drifte kollektivtilbudet, brukes i hovedsak til drift av t-bane, trikk og buss samt oppgraderinger av holdeplasser.

*Andre store kollektivtiltak*

Midlene vil i hovedsak gå til tiltak for å oppgradere T-bane- og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (CBTC) på T-banen, oppgradering av Majorstuen stasjon, høystandard kollektivtrasé Oslo grense–Kjeller og til planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog.

## Bergens-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune.

Stortinget behandlet i 2017 Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet. Tiltakene finansieres med statlige midler, fylkeskommunale midler og bompenger.

De lokale partene i byvekstavtalen har vedtatt at det statlige tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i sin helhet skal brukes til bedre kollektivtilbud fra og med 2023. Samferdselsdepartementet har gitt sin tilslutning til endret

bruk av tilskuddet i brev av 10. august 2023, som utgjør et tillegg til den inngåtte byvekstavtalen.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Vestland fylkeskommune ved Skyss om rute-, takst- og billett-samarbeid.

## Resultater 2022

For 2022 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Nullvekst måles innenfor de geografiske grensene til kommunene Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy slik de var før 1. januar 2020. Øvrige indikatorer følger de nye kommunegrensene. Tabell 4.16 og 4.17 viser henholdsvis utviklingen i hovedindikator (byindeks) og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.16 Hovedindikator (byindeks) i Bergens-området

Referanseår 2018	Tidsperiode	Endring i trafikkmengde (pst.)
Byindeksen (tre års glidende snitt)	2018–(2020–2022)	-5,7
Endring	2018–2022	-1,1
Endring	2021–2022	3,5

Byindeksen viser måloppnåelse så langt. Nedgangen i trafikken må ses i sammenheng med den lave trafikken under koronapandemien. Trafikken

i 2022 lå noe under referanseåret, mens trafikken økte fra 2021 til 2022.

Tabell 4.17 Supplerende indikatorer i Bergens-området

	2018 (Referanseåret)	2021	2022
Til fots (andel i pst.)	22	23	24
Sykkel (andel i pst.)	3	3	3
Kollektiv (andel i pst.)	14	12	14
Bilfører (andel i pst.)	49	50	45
Bilpassasjer (andel i pst.)	10	11	11
Antall kollektivreiser (buss, trikk, båt) (millioner)	67,7	53,9	71,2
Antall kollektivreiser (jernbane) (millioner)	0,9	0,6	0,8
Klimagassutslipp fra veisektoren (1 000 tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	508	417	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Selv om det er små endringer i reisemiddelfordelingen, viser reisevaneundersøkelsen at andelen reiser som bilfører gikk ned, mens andelen reiser til fots økte noe. Antallet kollektivreiser totalt er tilbake på nivået fra før koronapandemien, men antall togreiser ligger fortsatt noe under. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet gikk ned i 2021 sammenliknet med referanseåret, som følge av koronapandemien. Trafikkarbeidet for personbiler, som er en supplerende indikator der det også tas høyde for reiselengde, økte med 6 pst. fra 2018/2019 til 2022.

#### *Budsjett og bruk av midler i 2022*

Tabell 6.18 *Foreløpig fordeling av midler i 2022*, i Prop. 1 S (2021–2022), side 156 og omtalen på side 156–157, beskriver hva midlene var planlagt brukt til i 2022.

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei ble brukt til å gjennomføre tiltak på

sykkelstamveien i Bergen kommune, mens de på lokalt veinett i hovedsak ble brukt til prosjektet Infrastruktur Paradis i Bergen kommune samt til Kvamsbrekko og tiltak i Knarvik i Alver kommune.

#### *Mål og prioriteringer i 2024*

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2024–2027 ble vedtatt lokalpolitisk i juni 2023 av alle parter.

Tabell 4.18 viser foreløpig fordeling av midler. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken. I tillegg videreføres midler til sykkelstamveien til Bergen sentrum fra sør. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.18 Foreløpig fordeling av midler til byveksttalen i 2024

	Mill. kr			
	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Mindre investeringstiltak på riksvei	166			166
Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane <sup>1</sup>			265	265
Belønningsmidler til byveksttaler	365			365
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	58			58
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	126			126
Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	114	326		440
Sum	829	326	265	1 420

<sup>1</sup> Det legges til grunn bompenger. Ev. statlig bidrag er ikke fastsatt.

For omtale av jernbanetiltak i Bergens-området vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

#### *Mindre investeringstiltak på riksvei*

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil bl.a. gå til restfinansiering av utbyggingen av E39 sykkelstamvei Kristianborg–Bergen sentrum, langs Bybanen til Fyllingsdalen. Det vises til egen omtale av prosjektet under programkategori

21.30 Veiformål *Nærmere om investeringsprogrammet*. Videre settes det av midler til å starte byggingen av nye parseller på E39 Sykkelstamveien og til andre gang-, sykkel- og kollektivtiltak.

#### *Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane*

I handlingsprogrammet til Miljøløftet er det satt av bompenger til planlegging av Bybanen til Åsane (byggetrinn 5), men finansiering av dette byggetrinnet er ikke en del av den gjeldende byveksttalen.

*Tilskudd til byområder*

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak i avtaleområdet.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til takstreduksjon for periodebilletter.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud skal gå til Bybanen i Bergen. Nærmere konkretisering av tiltak er planlagt høsten 2023.

*Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei*

For mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei prioriteres det statlige tilskuddet til å videreføre pågående prosjekter. Fylkeskommunale midler går bl.a. til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, trafikksikkerhetstiltak samt sentrums- og knutepunktutvikling på fylkesvei.

*Trondheims-området*

I 2019 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik. Det ble inngått en tilleggsavtale mellom partene i juni 2020. Våren 2023 ble det fremforhandlet forslag til revidert byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023–2029. Partene signerte den nye avtalen i september 2023. Statlig bidrag og avtaleperiodens lengde ligger fast fra forrige byvekstavtale. I den nye avtalen er det kommet inn to nye parter, Skaun og Orkland kommuner, og det er bl.a. gjort tilpasninger i Metrobussporteføljen.

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken, jf. Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenget innkrevingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet*, jf. Innst. 157 S (2017–2018). Tiltakene finansieres gjennom statlige midler, bompenger og fylkeskommunale og kommunale midler.

I juni 2023 vedtok Stortinget å innføre miljødifferensierte takster og utvide innkrevingsperioden for bompenger i Trondheim, jf. Prop. 113 S (2022–2023) *Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag* og Innst. 481 S (2022–2023).

Som følge av at avtaleområdet for byvekstavtalen ble utvidet i 2019, ble det gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet åpnet for bruk av bompenger fra Bypakke Trondheim trinn 3 til tiltak i kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal, jf. Innst. 13 S (2019–2020). Ved reforhandlingen av byvekstavtalen er det av partene lagt til grunn at virkeområdet for bompenger innkrevd i Trondheim også skal utvides til å gjelde tiltak i kommunene Skaun og Orkland. I tråd med lokale parter ønske legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområde for den nye byvekstavtalen. Det forutsettes at bruken av bompenger begrenses til mindre tiltak i disse kommunene, og at finansieringen håndteres innenfor rammene for porteføljestyring og økonomi som er gitt for Bypakke Trondheim i Prop. 113 S (2022–2023) og Innst. 481 S (2022–2023).

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har det lokale ansvaret for bompengelopplegget i Trondheim, men de andre kommunene i avtalen har uttalerett.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og AtB AS inngått avtale om takst-, rute- og billett-samarbeid. I 2022 ble det innført et helintegrert takst- og billettsamarbeid mellom tog og buss/trikk innenfor sone A.

*Resultater 2022*

For 2022 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.19 og 4.20 viser henholdsvis utviklingen i hovedindikator (byindeks) og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.19 Hovedindikator (byindeks) i Trondheims-området

Referanseår 2019	Tidsperiode	Endring i trafikkmengde (pst.)
Byindeksen (tre års glidende snitt)	2019–(2020–2022)	-1,6
Endring	2019–2022	0,4
Endring	2021–2022	4,7

Byindeksen viser måloppnåelse så langt. Nedgangen i trafikken må ses i sammenheng med den lave trafikken under koronaepidemien. Trafikken

i 2022 lå marginalt over referanseåret 2019, mens trafikken økte fra 2021 til 2022.

Tabell 4.20 Supplerende indikatorer i Trondheims-området

	2019 (Referanseår)	2021	2022
Til fots (andel i pst.)	24	27	26
Sykkel (andel i pst.)	9	7	8
Kollektiv (andel i pst.)	12	9	11
Bilfører (andel i pst.)	44	45	43
Bilpassasjer (andel i pst.)	10	10	10
Antall kollektivreiser (buss, trikk, båt) (millioner)	39,8	27,3	35,5
Antall kollektivreiser (jernbane) (millioner)	0,6	0,2	0,6
Klimagassutslipp fra veisektoren (1000 tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	238	222	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra referanseåret til 2022. Andelen gående økte noe. Antall kollektivreiser lå noe under nivået fra før koronapandemien, men det var en stor økning fra 2021 til 2022. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet gikk noe ned i 2021 sammenliknet med referanseåret. Trafikkarbeidet for personbiler, som er en supplerende indikator der det også tas høyde for reiselengde, ser ut til å ha økt fra 2018/2019 til 2022. Størrelsen på økningen er usikker fordi reisevaneundersøkelsen fra 2018/2019 ved en feil fikk skjevt geografisk utvalg.

#### Budsjett og bruk av midler i 2022

Tabell 6.20 *Foreløpig fordeling av midler i 2022*, i Prop. 1 S (2021–2022), side 159 og omtalen på side 159–161, beskriver hva midlene var planlagt brukt til i 2022.

Som en del av Metrobussprosjektet ble det i 2021 og 2022 gjort forberedende arbeider til å starte opp ombyggingen av Innherredsveien og Kongens gate.

Belønningsmidlene til byvekstavtalen ble i 2022 hovedsakelig brukt til drift av kollektivtrafikken. I tillegg ble noe midler brukt til investering i kollektivtrafikk og til sykkel og gange. Belønningsmidlene ble i 2022 utbetalt til Trøndelag fyl-

keskommune, og ved utgangen av 2022 var det fortsatt ubrukte midler.

Halvparten av tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud ble brukt til å kompensere for tapte inntekter på grunn av lavere økning i bompengetakstene enn planlagt. Den andre halvparten ble satt av til å delfinansiere Metrobussprosjektet. Deler av tilskuddet er på grunn av forsinkelser i prosjektet ikke brukt som forutsatt. Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk ble brukt til å utvide gyldighetstid og utvide barnebillett opp til 18 år.

#### Mål og prioriteringer 2024

Tabell 4.21 viser foreløpig fordeling av midler i 2024. Prioriteringene er basert på Handlingsprogrammet for Miljøpakken for perioden 2023–2026 som ble lokalpolitisk vedtatt i desember 2022. Bidrag til måloppnåelse vil være avgjørende for den endelige prioriteringen mellom enkelttiltak. De prioriterte prosjektene forbedrer kollektivtrafikkens fremkommelighet i sentrumsområdene, og styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft, noe som vil bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom enkelttiltak vil skje gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.21 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024

	Mill. kr			
	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Store riksveiprosjekter	90		325	415
Mindre investeringstiltak på riksvei	58			58
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	116			116
Store kollektivprosjekter – Metrobuss	117		110	227
Belønningsmidler til byvekstavtaler	310			310
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	58			58
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	65			65
Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei		250	512	762
Bompenger til drift av kollektivtransport			100	100
<b>Sum</b>	<b>815</b>	<b>250</b>	<b>1 047</b>	<b>2 112</b>

#### *Store riksveiprosjekter*

Det vises til omtale av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i *Nærmere om investeringsprogrammet* under programkategori 21.30 Veiformål. Nydalsbrua er ferdig i oktober 2023. Midlene i 2024 vil gå til å ferdigstille resten av veianlegget.

#### *Mindre investeringstiltak på riksvei*

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil gå bl.a. til å videreføre hovedsykkelveiprojektene på rv. 706. Reguleringsplanarbeid for kollektivfelt på E6 Tonstad–Kroppanbrua og hovedsykkelvei Tonstad–Selsbakk–Sluppen er startet opp, og det vil bli startet reguleringsplanlegging av ytterligere strekninger, både øst og sør i Trondheim samt i kommunene Stjørdal, Melhus og Malvik.

#### *Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane*

Det settes av midler til byggetrinn 2 på Trondheim S og finansieringsløsning for planskilte tverrforbindelser på Hommelvik og Stjørdal stasjoner. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak i Trondheimsområdet vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

#### *Store kollektivprosjekter – Metrobuss*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2022–2023), side 150.

Det statlige tilskuddet til Metrobuss er fastsatt til 1,7 mrd. 2019-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkeskommunal og kommunal vei. Prisomregnet til 2024-kr er det statlige bidraget om lag 2,3 mrd. kr.

Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet legger til rette for et tilbud med god komfort og høy standard som vil gi god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

Det har vært svak fremdrift i utbyggingen av Metrobuss, og i den nye byvekstavtalen som ble inngått i september 2023, er det gjort justeringer i porteføljen. Med en omdisponering av midler fra to delprosjekter sentralt i Trondheim, Elgseter gate og Olav Tryggvasons gate vil det bli mulig å forbedre kollektivfremkommeligheten øst for sentrum langs Nyhavna og i Haakon VIIIs gate.

I 2024 blir det satt av midler til å videreføre delprosjektet Nordre Ilevolden som del av gateprosjektet Kongens gate, og til oppstart av første del av delprosjektet Innherredsveien.

Tabell 4.22 Metrobuss

Styrings- ramme	Prognose slutt- kostnad	Budsjett 2024				Restbehov per 01.01.25	
		Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bom- penger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
4 820	4 820	117			110	1 329	1 714

Tabell 4.22 tar utgangspunkt i fordeling av midler i handlingsprogrammet for Miljøpakken. Etter det ble vedtatt lokalt er det besluttet at fra og med 2023 øker det årlige statlige bidraget til store kollektivprosjekter fra 50 til 54 pst., se nærmere omtale under kap. 1332, post 63. For Metrobuss innebærer dette en økning på 9 mill. kr, slik at samlet statlig bidrag over post 63 i 2024 blir 126 mill. kr.

#### Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil brukes bl.a. til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og mobilitetsrådgivning.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil bli brukt bl.a. til takstreduksjon for å øke passasjerbelegget i perioder med lav trafikk og for å få flere til å bruke kollektivtransport for reiser på fritida.

Tilskudd til bedre kollektivtilbud vil bli brukt bl.a. til investeringer, driftstiltak og ladeinfrastruktur i Metrobuss.

#### Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei

Midlene vil i 2024 gå til tiltak på lokalt veinett for å bedre sykkel- og gangtilbud, styrke trafikksikkerheten og bedre kollektivfremkommeligheten.

#### Bompenger til drift av kollektivtransport

Bompengene inngår som en del av Miljøpakkens tilskudd til driftskostnadene for kollektivtrafikken.

#### Nord-Jæren

I 2020 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune.

Stortinget behandlet Bypakke Nord-Jæren gjennom Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland*, jf. Innst. 214 S (2016–2017). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken. Tiltakene finansieres gjennom statlige midler, bompenger og fylkeskommunale og kommunale midler.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Kolumbus AS, Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, om takst-, rute- og billettsamarbeid.

#### Resultater 2022

For 2022 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.23 og 4.24 viser henholdsvis utviklingen i hovedindikator (byindeks) og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.23 Hovedindikator (byindeks) på Nord-Jæren

Referanseår 2017	Tidsperiode	Endring i trafikkmengde (pst.)
Byindeksen (tre års glidende snitt)	2017–(2020–2022)	-3,8
Endring	2017–2022	-3,4
Endring	2021–2022	3,3



Byindeksen viser måloppnåelse så langt. Nedgangen i trafikken må ses i sammenheng med den lave trafikken under koronapandemien. Trafikken

i 2022 var lavere enn i referanseåret, til tross for at trafikkøkningen fra 2021 til 2022 var høy.

Tabell 4.24 Supplerende indikatorer på Nord-Jæren

	2017/2018 (Referanseåret)	2021	2022
Til fots (andel i pst.)	20	23	21
Sykkel (andel i pst.)	7	7	8
Kollektiv (andel i pst.)	9	6	9
Bilfører (andel i pst.)	52	52	49
Bilpassasjer (andel i pst.)	10	10	10
Antall kollektivreiser (buss, trikk, båt) (millioner)	17,8	18,9	23,8
Antall kollektivreiser (jernbane) (millioner)	1,6	1,0	1,4
Klimagassutslipp fra veisektoren (1000 tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	290	238	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling, der tallene for referanseåret er fra 2018. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser og Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp, der tallene for referanseåret er fra 2017.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra 2018 til 2022, men bilførerandelen gikk noe ned, og andelen reiser til fots og på sykkel gikk svakt opp. Antallet kollektivreiser totalt ligger godt over nivået før koronapandemien. Klimagassutslippene fra veisektoren gikk ned i 2021, som følge av pandemien. Trafikkarbeidet for personbiler, som er en supplerende indikator der det også tas høyde for reiselengde, økte med 1 pst. fra 2018/2019 til 2022.

#### Budsjett og bruk av midler i 2022

Tabell 6.22 *Foreløpig fordeling av midler i 2022*, i Prop. 1 S (2021–2022), side 162 og omtalen på side 163–164, beskriver hva midlene var planlagt brukt til i 2022.

I 2022 ble det hovedsakelig brukt midler på prosjektene E39 Sykkelstamveien mellom Sand-

nes og Stavanger, rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien (del av Transportkorridor vest), Bussveien og lokale veiltak.

#### Mål og prioriteringer i 2024

Tabell 4.25 viser foreløpig fordeling av midler i 2024. Prioriteringene er basert på vedtak i Bymiljøpakkens styringsgruppe. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom styringen av porteføljen og gjennom prosessen for lokalpolitisk behandling av Handlingsprogrammet for Bymiljøpakken for 2024–2027. De prioriterte prosjektene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken og legger til rette for å overføre arbeidsreiser fra bil til sykkel, noe som forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Tabell 4.25 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024

	Mill. kr			
	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Store riksveiprosjekter			363	363
Mindre investeringstiltak på riksvei	340			340
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	176			176
Store kollektivprosjekter – Bussveien	747	245	572	1 564
Belønningsmidler til byvekstavtaler	267			267
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	58			58
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	193			193
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	58			58
Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	209		531	740
Sum	2 048	245	1 466	3 759

*Store riksveiprosjekter*

Det settes av midler til prosjektet rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) som ventes åpnet for trafikk i løpet av 2024. I tillegg videreføres anleggsarbeidene på prosjektet E39 Oslø–Hove, som er første byggetrinn av E39 Ålgård–Hove. Det vises til omtale under programkategori 21.30 Veiformål, *Nærmere om investeringsprogrammet*.

*Mindre investeringstiltak på riksvei*

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil gå bl.a. til E39 Sykkeltamveien. Strekningen Sørmarka–Smeaheia er omtalt under programkategori 21.30 Veiformål, *Nærmere om investeringsprogrammet*. Sykkeltamveien har planlagt byggestart på delstrekningen Schancheholen–Sørmarka i 2024, samtidig som delstrekningene fra Sandnes grense til Oalsgata inn til Sandnes åpnes for trafikk.

*Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane*

Midlene skal gå til oppgraderinger av Sandnes stasjon. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak på Nord-Jæren vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

*Store kollektivprosjekter – Bussveien*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2022–2023), side 154.

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets bussystem på om lag 50 km fordelt på fire korridorer på Nord-Jæren. Det legges til rette for et kollektivtilbud med god punktlighet og høy kapasitet med tilhørende tilrettelegging for gående og syklende samt byutvikling langs traseen.

Det statlige tilskuddet til Bussveien er fastsatt til 5,2 mrd. 2020-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkeskommunal og kommunal vei. Prismet til 2024-kr er det statlige bidraget om lag 7,0 mrd. kr.

Korridor 1 mellom Stavanger og Sandnes skal etter planen åpne i 2026. De øvrige korridorene er i planfasen og har byggestart etter 2026.

Tabell 4.26 Bussveien

		Budsjett 2024				Restbehov per 01.01.25	
Styringsramme <sup>1</sup>	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
15 029	15 029	747	169	245	572	4 330	3 798

<sup>1</sup> Styringsramme inkl. mva.

Tabell 4.26 tar utgangspunkt i fordeling av midler etter vedtak i bymiljøpakkens styringsgruppe. Etter det ble vedtatt lokalt, er det besluttet at fra og med 2023 øker det årlige statlige bidraget til store kollektivprosjekter fra 50 til 54 pst., se nærmere omtale under kap. 1332, post 63. For Bussveien innebærer dette en økning på 60 mill. kr, slik at samlet statlig bidrag over post 63 i 2024 blir 807 mill. kr.

#### *Tilskudd til byområder*

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransporten.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til reduserte billettpriser, takst-samarbeid tog/buss/båt/kystbuss og plassbestilling hurtigbåt.

Tilskuddet til bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger vil i hovedsak bli brukt til hyppigere avganger for bussen og til å kompensere for reduserte bompengeinntekter som følger av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren er fjernet.

Tilskuddet til fjerning av rushtidsavgift vil også bli brukt til å kompensere for reduserte bompengeinntekter som følger av at rushtidsavgiften på Nord-Jæren er fjernet.

#### *Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei*

Det legges til grunn statlig midler til kollektivtra-seen mellom Jåttå og Ullandhaug, som er planlagt åpnet for trafikk i desember 2024, og bompenger til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på fylkeskommunal og kommunal vei.

## Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1352	Jernbanedirektoratet	32 999 778	31 352 600	32 196 600	2,7
1354	Statens jernbanetilsyn	100 094	101 000	109 700	8,6
1356	Bane NOR SF	7 200			0,0
	Sum kategori 21.50	33 107 071	31 453 600	32 306 300	2,7

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
4352	Jernbanedirektoratet	6 538	4 500	5 900	31,1
4354	Statens jernbanetilsyn	15 698	14 400	15 000	4,2
5611	Aksjer i Vygruppen AS			25 000	100,0
5672	Bane NOR SF – Utbytte		63 000	53 000	-15,9
	Sum kategori 21.50	22 236	81 900	98 900	20,8

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I tillegg legges Hurdalsplattformen til grunn i arbeidet med transportpolitikken.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Norske tog AS og Entur AS. Spor-drift AS ble tilbakeført til Bane NOR SF i 2023 og er nå et datterselskap under Bane NOR.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen i jernbanesektoren og har det koordinerende ansvaret overfor relevante aktører. Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbane-

infrastruktur ved å bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde denne samt forestå trafikkstyringen. Norske tog eier og leier ut persontog til operatører som kjører persontogtrafikk etter avtale med staten. Sammen med selskapet koordinerer Jernbanedirektoratet arbeidet med å anskaffe tog. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er ett av flere transportselskap som bl.a. opererer persontransport med tog. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkl. tunnelbane, sporvei og forstadsbane samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Til jernbaneformål foreslås det til sammen 32,3 mrd. kr.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 32,2 mrd. kr. Av dette gjelder 26 mrd. kr kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur og 5,4 mrd. kr kjøp av persontransporttjenester med tog. Videre dekker bevilgningen utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direktoratets utredningsoppgaver samt tilskudd til togmateriell, godsoverføring og kulturminner.

Regjeringen prioriterer å fullføre igangsatte tiltak som vil gi et bedre togtilbud. Dette innebærer bl.a. rasjonell fremdrift av InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar. Videre prioriteres rasjonell fremdrift av prosjektet signal- og trafikkstyringssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) samt kjøp av persontransport med tog som tar hensyn til langsiktige effekter av koronapandemien og økte kostnader for togselskapene.

Bevilgningsforslaget tar også høyde for utgifter til vedlikehold og utbedring av jernbanen, kompensasjon iht. trafikkavtalene for persontogoperatører og en midlertidig tilskuddsordning for godsoperatører etter ekstremværet *Hans*.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 109,7 mill. kr.

Jernbanedirektoratet har også ansvaret for å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata (reiseplanlegging) og elektronisk billettering, og for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur. Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til Entur for å videreutvikle nye tjenester og billettyper som det er stor etterspørsel etter. Det vises til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

## Resultatrapport 2022

I samsvar med Nasjonal transportplan 2022–2033 rapporteres det på resultater i 2022 for følgende likestilte hovedmål:

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Ved å oppfylle målene gis jernbanens brukere et godt togtilbud i tråd med transportbehovene.

### Mer for pengene

Målet om mer for pengene skal bygge opp under det overordnede målet om et effektivt, miljøvenn-

lig og trygt transportsystem i 2050. Porteføljestyring ble innført som et verktøy i Nasjonal transportplan 2022–2033. Gjennom porteføljestyringen kan virksomhetene underveis i planperioden foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av transportplanen. Dynamikk med optimalisering og porteføljestyring skal gi transportvirksomhetene verktøy og insentiver til å oppnå mer for pengene.

### Kostnadsutvikling og gjennomføring av prosjektporteføljen

Bevilgningene til jernbanesektoren har vært på et høyt nivå de siste årene. Samtidig har kostnadene økt, og flere av de større investeringsprosjektene og effektpakkene som nå planlegges og gjennomføres, har blitt forsinket. Dette skyldes bl.a. høy prisstigning i bygg- og anleggsbransjen samt utfordringer i forsyningskjedene. Utviklingen har økt risikoen for forsinkelser og gitt økte kostnader for både infrastruktur og togmateriell. Planlagt innføring av ERTMS på Nordlandsbanen fra Grong til Bodø og Gjøvikbanen fra Roa til Gjøvik er utsatt. Forsinkelser i innføringen av ERTMS kan også påvirke gjennomføringen og kostnader i de øvrige effektpakkene. I tillegg førte feil på infrastrukturen i desember 2022 til utsettelse av planlagte tilbudsforbedringer på Østfoldbanen.

For å vurdere om man får mer for pengene ble det i Nasjonal transportplan for 2022–2033 fastsatt indikatorer som viser netto nytte for aktuelle prosjekter og endring i investeringskostnad fra Nasjonal transportplan 2018–2029. Per første tertial 2023 viser indikatorene at porteføljen av prioriterte effektpakker har blitt mindre lønnsom sammenliknet med det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029, og videre at investeringskostnadene har økt. Økte kostnader og forsinkelser vil trolig få konsekvenser for avtalte forbedringer i togtilbudet og kan medføre utsatt oppstart av nye effektpakker. Transportetterspørselen er ennå ikke tilbake på nivået før koronapandemien, og det er usikkert hvor sterk etterspørselen vil bli de kommende årene. Denne usikkerheten, i kombinasjon med økte kostnader, har ført til at den samfunnsøkonomiske nytten i flere av effektpakkene er redusert. Med redusert nytte i effektpakkene svekkes også begrunnelsen for gjennomføring.

### Styringen av jernbanesektoren

I 2022 ble det innført en ny avtalestruktur mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Denne består

av en hovedavtale som omhandler generelle bestemmelser, tilgang til eksisterende infrastruktur og utredninger og en avtale om ny og endret infrastruktur. Sistnevnte omfatter 20 effektpakker basert på tabellene 12.1 og 12.2 i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I tillegg inngikk Jernbanedirektoratet og Bane NOR i 2022 avtaler om tre effektpakker som innebærer at Bane NOR skal beregne kostnader som kan inngå i grunnlaget for prioritering i *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Bane NOR har nå frihet til å identifisere infrastrukturløsninger og prioritere rekkefølge på prosjekter og tiltak i effektpakkene, så lenge avtales faste krav om togtilbud og tidspunkt for når det skal tas i bruk, nås. Et sentralt virkemiddel i det nye avtalesystemet er at det avtales fastpris for alle prosjekter som er i byggefase. Avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om utvikling av infrastrukturen er svært langsiktige, og det er for tidlig å kunne vurdere effektene av det nye avtalesystemet. Gjennom 2022 har de to virksomhetene arbeidet med å etablere nye roller, grensesnitt og prosesser som støtter opp under det nye avtalesystemet. Dette arbeidet har fortsatt i 2023.

#### *Spordrift AS*

I desember 2022 varslet regjeringen at Spordrift skulle tilbakeføres til Bane NOR fra staten ved Samferdselsdepartementet. Ved å integrere Spordrift i Bane NOR kan man få mer helhetlig kontroll over tilstanden på jernbaneinfrastrukturen, noe som kan bidra til raskere utvikling av et moderne vedlikeholdssystem. Målet er færre forsinkelser og innstillinger i togtrafikken og effektiv bruk av midlene til vedlikehold. Overføringen er gjennomført i 2023.

#### *Avtaler om drift av persontogtilbudet*

Antall reisende med tog er økende etter koronapandemien. For hele 2022 var persontogtrafikken på 81,5 pst. av nivået i 2019. Ved inngangen til 2022 gjaldt fortsatt smitteverntiltak, og Jernbanedirektoratet så det som nødvendig å inngå tilleggsavtaler med togoperatørene for å opprettholde et tilstrekkelig tilbud. Tilleggsavtalene dekket togselskapenes økonomiske tap som følge av koronapandemien og opphørte 30. juni 2022. I reforhandlingene av eksisterende trafikkavtaler som gjelder fra 1. juli 2022, la Jernbanedirektoratet vekt på langsiktig bærekraft i avtalene. De største endringene i reforhandlingene er nye leve-

ringsforpliktelser, inntektskompensasjon dersom trafikkinntektene blir lavere enn i opprinnelig pristilbud, bonus dersom togoperatørene klarer å hente tilbake de reisende og kompensasjon for høye energipriser (elektrisitet og diesel). I tillegg er nytt rutetilbud for rutetermin 2023 avtalt, der både materiellsituasjonen og redusert etterspørsel på fjerntogstrekningene etter pandemien er tatt hensyn til. Det er også lagt inn en fleksibilitet i de reviderte avtalene, dersom markedssituasjonen skulle endre seg.

For enkelte strekninger vurderes det en gradvis innføring av de planlagte tilbudsforbedringene som togoperatørene har forpliktet seg til å gjennomføre i avtaleperioden. Tilbudsforbedringer det tidligere var forutsatt ville bli iverksatt, realiseres nå gjennom opsjoner i avtalene. Disse kan Jernbanedirektoratet utløse basert på kapasitets- og markedsvurderinger.

Jernbanedirektoratet arbeidet i 2022 med å avklare forutsetninger for ny ettårig trafikkavtale med Vygruppen på Østlandet for 2023. Avtalen ble inngått før trafikkstart i desember 2022.

Arbeidet med direktetildeling av trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2 pågikk gjennom mesteparten av 2022. Etter forhandlinger med Flytoget og Vygruppen besluttet Jernbanedirektoratet i mars 2023 å inngå avtale med Vygruppen om å kjøre persontog på hele Østlandet fra desember 2023. Det vises til omtalen under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, om konsekvensene av dette i 2024.

#### *Effektiv bruk av ny teknologi*

Jernbanesektoren skal være innovativ, dele data og utnytte ny teknologi. Jernbanedirektoratet leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail Joint Undertaking (EU-rail), som er et partnerskap innenfor Horisont Europa og driver EUs innovasjonsprogram for jernbane. Direktoratet koordinerer norsk innsats på tvers av et bredt spekter av norske aktører, som spenner over offentlig sektor, private operatører, forskningsmiljøer og universiteter. Sammen med om lag 450 europeiske partnere skal norsk jernbanesektor delta i innovasjonsprosjekter til en verdi av 552 mill. euro de neste fire årene. Jernbanedirektoratet er fra og med 2022 med i samtlige seks igangsatte innovasjonsprosjekter.

I 2022 arbeidet Jernbanedirektoratet med deling og økt bruk av data langs flere akser. For å forbedre mulighetene for deling av data fra togoperatørene, ble det arbeidet med å innarbeide

forutsetningene for dette i eksisterende trafikkavtaler. Direktoratet arbeidet også med å samle inn, systematisere og tilgjengeliggjøre egne data. Jernbanedirektoratet produserer i dag ikke egne data, men vil fra 2024 være den aktøren som beregner passasjertall om bord på tog. Dette er et resultat av det pågående prosjektet *Fram* (ferdigstillelse av reiseaktivitetsmodellene) som i 2023 er i en innføringsfase, og som kommer i drift i 2024. Dette vil gi et helt annet og langt mer omfattende datagrunnlag enn i dag for analyser av virkninger av tiltak og utvikling av togtilbudet. Jernbanedirektoratet deltar også i det tverrsektorielle datasamarbeidet med de øvrige transportvirksomhetene, med mål om mer deling av data på tvers. For nærmere omtale av det tverrsektorielle datasamarbeidet, se omtale under kap. 1330, post 78.

Utredning av ny teknologi og nye løsninger innenfor infrastruktur var også en viktig oppgave for Jernbanedirektoratet i 2022. Det ble i løpet av året satt i gang tre konseptvalgutredninger som skal vurdere nye teknologiske løsninger for jernbanen:

- fremtidig mobilkommunikasjonssystem for jernbane for å utrede ny standard for neste generasjon kommunikasjonssystem for jernbanen (FRMCS) som skal erstatte GSM-R
- bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring (ATO) – vurdere om, og i så fall hvilke, automatiske togfremføringskonsepter som er egnet i Norge, inkl. nivå av automatisering, samt hvilke togstrekninger som kan være aktuelle
- reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVU Green) – vurdere alternativer som reduserer utslipp fra jernbanen, herunder driftsform/driftsteknologi.

#### Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det en ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenliknet med 2005. Jernbane er en energieffektiv, klimavennlig og arealeffektiv transportform. Den bidrar med å transportere mange mennesker miljøvennlig, effektivt og sikkert mellom og rundt de store byene. Store godsmengder kan fraktes over lange avstander på en klimavennlig måte.

Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger og fra utbygging og drift- og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Jernbanedirektoratet deltok i 2022 i mer enn 14 miljøfaglige direktoratgrupper og tverretatlige og tverrsektorielle arbeidsgrupper. Disse har til hensikt å samordne felles innsats for å følge opp statlig miljøpolitikk.

#### Utslipp fra jernbanetraffikk

Det er klimavennlig å reise med tog, og jernbanen er en tilnærmet nullutslippsløsning. Det rapporteres på «direkte» klimagassutslipp fra jernbanetraffikk med dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger. Utslippstall fra den samlede jernbanetraffikken har de siste årene ligget på om lag 50 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter årlig, som er en svært liten andel av det samlede utslippet knyttet til transport. Resultatene for 2021 viser ingen tydelig reduksjon i klimagassutslippene. Tabell 4.27 viser utslippstall for jernbanetraffikk i perioden 2019–2021. Utslippstall for 2022 publiseres i november 2023.

Tabell 4.27 Direkte klimagassutslipp fra jernbanetraffikk

	2019	2020	2021
Direkte klimagassutslipp fra jernbanetraffikk, tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	51 000	48 000	49 000

Kilde: Statistisk sentralbyrå

I 2022 startet Jernbanedirektoratet arbeidet med konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane, KVU Green. I denne utredningen blir elektrisk drift, batteridrift, hybriddrift og hydrogendrift mv. vurdert opp mot dagens driftsform. Vurderingene omfatter både kostnader, fordeler og ulemper ved ulike driftsformer samt en vurdering av behovet for ombygging eller utskifting av kjøretøy og maskiner på sporet.

#### Utslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur

Bane NORs utslipp fra arbeid med jernbaneinfrastruktur tilsvarte om lag 42 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2022. Det er en økning på om lag 7 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter fra 2021. Resultatene for perioden 2019–2022 viser ingen tydelig reduksjon i klimagassutslippene. Det rapporteres på direkte klimagassutslipp fra drivstofforbruk som teller i det nor-

ske utslippsregnskapet fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastrukturen. Det er store utfordringer knyttet til målemetode, manglende datakvalitet og mangelfulle rapporteringsrutiner, noe som gjør resultatmålingene usikre.

I 2022 arbeidet Bane NOR med å øke frekvensen for innrapportering av klimagassutslipp fra utbyggingsprosjektene, men det gjenstår fortsatt arbeid for å få et bedre datagrunnlag for klimagassutslipp fra drift- og vedlikeholdsarbeider. Bane NOR arbeider med å utvikle en hybridmodell for klimaregnskap som inkluderer både omfanget av prosjektet, type prosjekt og utslippsdata. Modellen skal være klar i 2023.

Bane NOR arbeider målrettet med å redusere klimautslipp i utbyggingsprosjektene. Det arbeides bl.a. med å utvikle beste praksis i anskaffelser. Dette arbeidet samkjøres med de andre transportetatene.

Tilskuddsordningen for utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren ble startet opp i 2022, jf. omtale under programkategori 21.10 Administrasjon.

#### *Bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy*

For jernbanen er støyutslipp primært knyttet til togtrafikken, men også til utbygging, fornying og vedlikehold av banenettet. Bane NOR kartlegger støysituasjonen langs jernbanenettet hvert femte år i henhold til forurensningsforskriftens kap. 5. Målingen som var planlagt i 2022, er utsatt til 2023. Bane NOR prioriterer forebyggende vedlikehold som tiltak mot støy, som skinnesliping og bruk av støysvake sporkomponenter.

#### *Lokal luftforurensing*

Jernbanedrift danner svevestøv gjennom slitasje av skinner, hjul og bremses, men er totalt sett en liten kilde til lokal luftforurensing. Bane NOR gjør avbøtende tiltak i utbyggingsprosjekter, slik som vanning for å redusere støv fra anleggsveier, vasking av fasader m.m.

#### *Begrense tapet av naturmangfold*

Jernbanens påvirkning på naturmangfold og vannmiljø skjer i all hovedsak gjennom utbygging av ny infrastruktur og gjennom drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. I de store utbyggingsprosjektene skal Bane NOR ta hensyn til naturmangfold og vannkvalitet som en del av planleggings- og prosjekteringsarbeidet, og ved behov blir det utformet detaljkrav for utslippstillatelser.

De viktigste tiltakene som Bane NOR gjennomfører, er kontroll og oppfølging av miljøkrav i kontraktene.

#### *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi*

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi* definert som indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold. Indikatoren baseres på ferdigstilte investeringsprosjekter. Bane NOR ferdigstilte i 2022 i hovedsak kun mindre prosjekter, og ingen av disse hadde inngrep i naturområder etter indikatoren for naturmangfold. Som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 samarbeider transportetatene om vurderinger knyttet til justering av indikatoren for bedre å få frem samferdselsprosjektene påvirkning på naturmangfold.

#### *Plast og mikroplast*

Det viktigste tiltaket Bane NOR gjennomfører mot plast- og mikroplastforurensing, er kontraktkrav. Eksempler på dette er krav til bruk av elektroniske tennere ved sprengningsarbeider, bruk av stålfibre i stedet for plastfibre i sprøytebetong og reduksjon av avfall i utbyggingsprosjektene. Det skal også etableres kontrollrutiner for å forhindre spredning av plastrester ved gjenbruk av masser, og leverandører skal fjerne synlige plastrester i sprengsteinmassene ved omlasting.

#### *Miljøskadelige kjemikalier*

Bane NOR setter krav til entreprenørene om at bruk av kjemikalier skal være i henhold til lover og regler, og dette følges opp via en miljøoppfølgingsplan. Til vegetasjonsrydding blir det brukt mindre mengder glyfosat, men kun som et supplement til manuell vegetasjonsrydding. Glyfosat brukes f.eks. ved linjesprøyting kun der systemer har avdekket vegetasjon som skal fjernes. Bruken av glyfosat er betydelig redusert, og utgjorde om lag 2,7 tonn i 2022 mot om lag 5 tonn i 2015.

#### *Dyrket mark*

Bane NOR rapporterer på netto antall dekar omdisponert dyrket mark for ferdigstilte og planlagte investeringsprosjekter. Rapporteringen viser at for prosjekter der det foreligger tilstrekkelige data var det i 2022 ikke brukt dyrket mark for ferdigstilte tiltak.



### Kunnskapsutvikling

Jernbanedirektoratet arbeider målrettet med å utvikle metoder for analyser av klimagassutslipp. I 2022 samarbeidet Jernbanedirektoratet med Statens vegvesen, Miljødirektoratet og andre relevante myndigheter for å videreutvikle metoder for å inkludere direkte utslipp fra utbygging og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptutvalgsutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter. Metodene er ferdig utviklet og implementert i transportvirksomhetenes videre arbeid med samfunnsøkonomiske analyser m.m., og legges til grunn for beregning av utslipp i pågående konseptvalgutredninger.

Sammen med Statens vegvesen har Jernbanedirektoratet satt i gang et arbeid med å utvikle en metode for før- og etterundersøkelser av økosystemer og naturmangfold i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Formålet er å få kunnskap om påvirkningen av utbygging og drift av transportinfrastruktur slik at negative konsekvenser for økosystemer og naturmangfold kan begrenses. Forslag til metode vil foreligge høsten 2023.

### Nullvisjon for drepte og hardt skadde

#### Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de høyeste i Europa. Tall for indikatorene

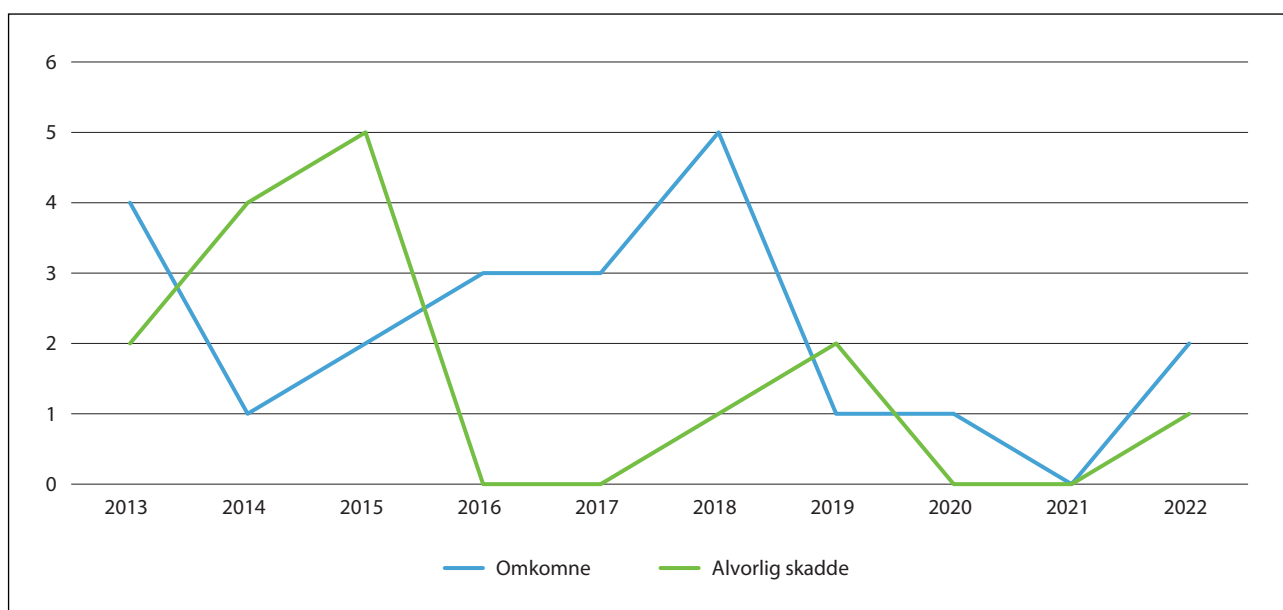
*Antall drepte og Antall alvorlig skadde* er lave og viser at sikkerheten ved jernbanen over flere år har vært stabilt god. De som omkom, er personer som har oppholdt seg i sporet eller på planoverganger.

Sikkerheten på jernbanen er forbedret gjennom mange år. Dette er et resultat av systematisk sikkerhetsarbeid for å hindre ulykker. Alvorlige hendelser skyldes bl.a. personer som er i sporet eller på planoverganger når toget kommer, eller kan oppstå som følge av ras og utglidninger. Dette kan det være vanskelig å finne effektive og målrettede tiltak mot og krever kunnskap og kartlegging både i Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Norsk jernbane har i nyere tid ikke vært utsatt for alvorlige hendelser med personskaade på grunn av ras eller utglidninger.

Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Hos aktørene som har ansvar for dette, er drift, infrastruktur og kjøretøy i all hovedsak i samsvar med kravene som stilles til sikkerhet og samtrafikkevne.

En viktig effekt av tilsyn på jernbanen i 2022 er at risiko for sammenstøt mellom tog har blitt redusert ved at togselskapene har innskjerpet sine rutiner for kjøring uten ATC-system som sørger for at togene stopper automatisk ved passering av stoppsignal. Utrulling av det nye signalsystemet ERTMS er et viktig område for sikkerhet og samtrafikk.

Statens jernbanetilsyn fulgte i 2022 særlig opp at Bane NOR arbeider systematisk med å bedre



Figur 4.6 Antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet 2013–2022

Kilde: Jernbanedirektoratet

sikkerheten ved usikrede planoverganger. Tidsbegrensede tillatelser til kompensende tiltak som ringerutiner på planoverganger med dårlig sikt, ivaretar sikkerheten frem til varige løsninger er på plass. Jernbanetilsynet får stadig flere rapporter om uønskede hendelser knyttet til tekniske forhold ved infrastruktur og kjøretøy. Dette kan tyde på at flere følger regelverket for innrapportering og velger å rapportere om slike hendelser. Rapportering gir virksomhetene bedre kunnskap som kan bidra til å forebygge slike hendelser. Samtidig får Statens jernbanetilsyn bedre innsikt i utfordringer med sikkerheten på området og kan prioritere temaer for tilsyn. Tilsyn med sikring hos jernbanevirksomhetene ble tatt et skritt videre ved at tilsynsvirksomheten i større grad er rettet mot jernbaneforetakene, i tillegg til Bane NOR (infrastrukturforvalter). Veiledning brukes i økende grad for å imøtekomme utfordringene med å etterleve regelverket. Det vises også til omtale under samfunnssikkerhet.

#### *Sikkerhet i taubaner og fornøylesinnretninger*

For virksomheter med taubane prioriterte Statens jernbanetilsyn i 2022 tilsyn med vedlikehold, spesielle inspeksjoner og redningsberedskap. De spesielle inspeksjonene skal avdekke mulige utmattingssprekker i komponenter som ved brudd kan skade passasjerer. God redningsberedskap for stolheiser og gondolbaner er viktig ved uforutsett driftsstans.

For virksomheter med fornøylesinnretninger ble tilsyn med uavhengig teknisk kontroll prioritert. Disse kontrollene skal sikre at innretningene er i forsvarlig teknisk stand.

Statens jernbanetilsyn registrerte 507 uønskede hendelser i 2022, som var en nedgang fra 655 i 2021. Det antas at det fortsatt er underrapportering, og at aktørene dermed går glipp av muligheten til å lære av disse hendelsene for videre forebygging.

Etterlevelsen av regelverket innen taubaner og fornøylesinnretninger er fortsatt ikke god nok. Statens jernbanetilsyn arbeider med både veiledning og tilsyn for å sikre bedre etterlevelse av regelverket.

#### *Samfunnssikkerhet*

Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet. Jernbanedirektoratet bidrar til sektorens arbeid med samfunnssikkerhet ved å:

- ivareta overordnet ansvar for at arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er samordnet og helhetlig
- inkludere samfunnssikkerhet i egne utredninger og analyser
- ivareta nullvisjonen for drepte og hardt skadde i avtalene med Bane NOR og togselskapene.

Av de prioriterte områdene i Jernbanedirektoratets strategi og handlingsplan for samfunnssikkerhet var særlig aktiviteter innen digital sikkerhet, støtte til Forsvaret og klimatilpasning viktig i 2022.

Krigen i Ukraina har negative konsekvenser for forsyningskjedene, og det har vært usikkerhet om det ville bli mangel på tog- og jernbanemateriell og konsekvenser det vil ha for togtilbudet. Jernbanedirektoratet har derfor vurdert sårbarheten i jernbanesektoren og konkludert med at aktørene hovedsakelig kan finne alternative løsninger, men med økte priser og leveringstider.

I 2022 var persontrafikken på jernbanen fortsatt på et lavere nivå enn før koronapandemien. Det var likevel viktig å opprettholde togtilbudet av hensyn til samfunnssikkerheten, dels for å sikre mobiliteten for passasjerer med viktige samfunnsfunksjoner, og dels for å opprettholde samfunnsstabilitet. Samfunnsstabilitet handler om å sikre grunnleggende behov og unngå forstyrrelser i dagliglivet.

Jernbanedirektoratet utredet i 2022 organisering av et sektorvis responsmiljø for digitale hendelser for jernbane- og kollektivsektoren. Det ble anbefalt at et slikt miljø legges til Bane NOR, og at dette utvikles trinnvis. Det første trinnet blir å etablere et responsmiljø med funksjonen informasjonsdeling, såkalt Information Sharing and Analysis Centre (ISAC), for skinnegående transport.

Bane NOR er infrastrukturforvalter og har det operative ansvaret for å koordinere øvrige aktører i sektoren, legge til rette for at alle jernbaneforetakene kan drive i samsvar med gjeldende sikkerhetskrav, samordne beredskapen og beslutte tiltak. Foretaket arbeider helhetlig og systematisk med å styrke jernbaneinfrastrukturens kapasiteter innen samfunnssikkerhet. Prioriterte områder i 2022 var klimatilpasning, digital sikkerhet, sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner, bl.a. gjennom støtte til Forsvaret. Målene for akseptabel sikkerhet skal nås både gjennom forebygging og beredskap. Beredskapsarbeidet baseres på risikokontroll gjennom kartlegginger og overvåking. Bane NOR har også ansvaret for å lede og koordinere *Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap* som er en

viktig arena for at jernbaneaktørene kan få en felles forståelse av dette. Her samordner og evaluerer aktørene sikringstiltak i sektoren, koordinerer sin beredskapsplanlegging og gjennomføring og evaluering av øvelser.

Innenfor klimatilpasning bruker Bane NOR systemet *Værberedskap*. Systemet legger til rette for at Bane NOR løpende kan vurdere infrastrukturens tålegrenser og om det er nødvendig å innføre begrensinger på togtrafikken, samtidig som kapasiteten overvåkes gjennom inspeksjoner.

Samfunnssikkerhet berører også store deler av Statens jernbanetilsyns arbeidsområder, som tillatelser, tilsyn og regelverksutvikling. I 2022 førte etaten tilsyn innen sikring, med vekt på virksomhetenes risikostyring av kritiske anlegg, utstyr og funksjoner, spesielt styring av informasjon flyt i virksomhetene og utveksling av informasjon med leverandører. Det er sentralt at virksomhetene oppdaterer sine risikovurderinger i lys av det gjeldende risiko- og trusselbildet. Flere virksomheter har forbedret leverandørstyringen ved å inngå avtaler som ivaretar krav i jernbanelovgivningen i større grad enn før. Statens jernbanetilsyn undersøkte i 2022 jernbaneforetakenes arbeid med digital sikkerhet og konkluderte med at det er en positiv utvikling der virksomhetene i større grad har gjennomført risikovurderinger av sine digitale systemer. Dette er også et viktig element i styringen av leverandører. Som et tiltak i arbeidet med digital sikkerhet fulgte Statens jernbanetilsyn opp dette i *Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap*, særlig med hensyn til risiko og trusselbildet. Arbeidet med beredskap kan fortsatt forbedres. Statens jernbanetilsyn vil fortsatt ha dette som tema i tilsyn.

#### Dyrepåkjørsler

Fortsatt blir et høyt antall elg, tamrein, rådyr og sau påkjørt av toget. Dyrene påføres lidelser, og

det er også personlige og administrative kostnader. I 2022 ble 2 103 dyr påkjørt, som er på samme nivå som i 2021. Sett i et tiårs perspektiv var antall påkjørsler i 2022 litt over gjennomsnittet som er om lag 2 000 påkjørte dyr hvert år.

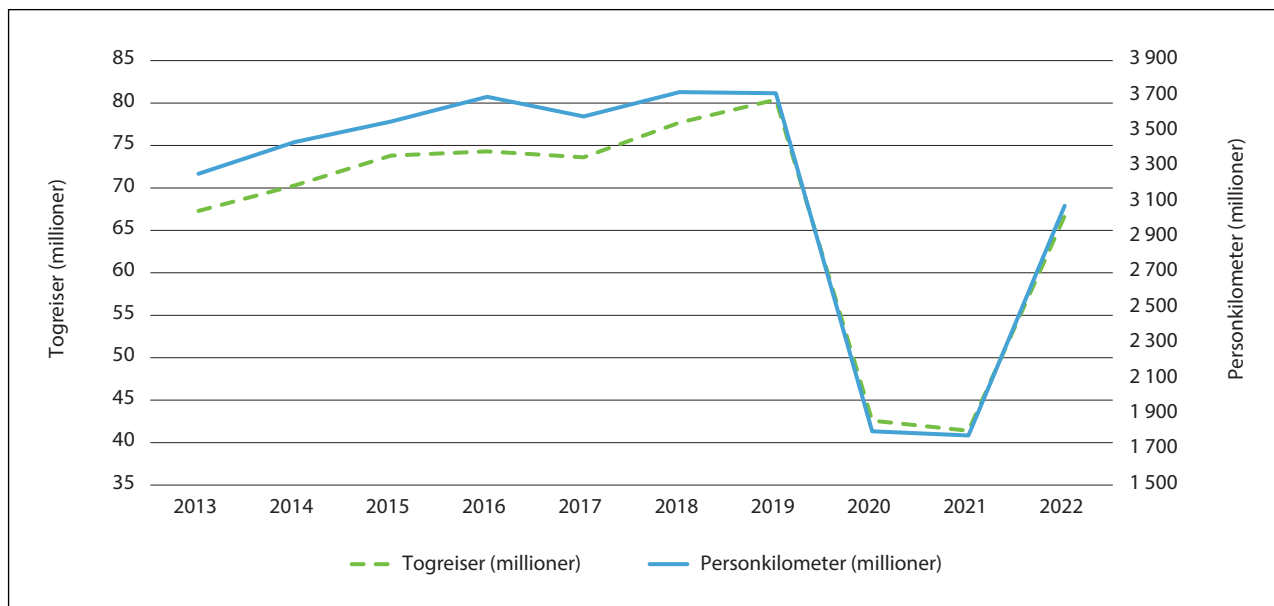
Bane NOR har gjennom flere år systematisk ryddet vegetasjon langs sporet, gitt midler til helikopterstøtte for å flytte reinflokker som nærmer seg jernbanesporet, og gjennomført saktekjøring på jernbanen i perioder.

Videre har Bane NOR prioritert tiltak som å bygge viltgjerder mellom naturlige passasjer og styrke dialogen med dyreeiere. I 2022 ble det bygd 10 km viltgjerde, hvorav 2 km i Hallingdal og 8 km langs Nordlandsbanen. Det vurderes nye teknologiske løsninger som kan være både kostnadseffektive og ha minst mulig negative effekter på dyr og menneskers bruk av landskapet.

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

#### *Persontrafikk med tog*

I 2022 var det til sammen 66,7 millioner reiser på det nasjonale jernbanenettet. Dette er en økning på 25,3 millioner fra 2021, og tilsvarer en økning på 61,1 pst. Etter opphevingen av koronarestriksjonene har en stor andel av de reisende kommet tilbake. Samlet sett er antall reisende fortsatt om lag 17 pst. lavere enn toppåret 2019. I 2022 ble det kjørt 3,1 milliarder passasjerkilometer, som er en økning på 1,8 milliarder passasjerkilometer sammenliknet med 2021. Figur 4.7 viser utviklingen i persontrafikk på jernbane i perioden 2013–2022, målt i antall reiser og antall personkilometer, mens tabell 4.28 viser persontransporten med tog i 2022 fordelt på ulike togtyper.



Figur 4.7 Persontrafikk med tog 2013–2022

Fra og med januar 2017 brukes automatisk passasjertelling for å rapportere antall reiser med jernbanen på Østlandet. Overgangen til automatisk passasjertelling ser ut til å indikere at passasjertall fra før 2017 kan være noe lavere enn rapportering fra tidligere år tilsier. Tallene før og etter 2017 er dermed ikke direkte sammenliknbare.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 4.28 Persontransport med tog på ulike togtyper 2022

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	1 000 reiser	Andel i pst.	Millioner personkm.	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	34 717	52,1	768	25,0	22
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	7 221	10,8	187	6,1	26
Flytoget	5 327	8,0	288	9,3	54
Mellomdistanse <sup>1</sup>	16 381	24,6	947	30,7	58
Langdistanse og nattog <sup>2</sup>	2 745	4,1	866	28,1	316
Grensekryssende tog	305	0,5	23	0,8	76
Sum alle togtyper	66 695	100	3 079	100	46

<sup>1</sup> Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene (Oslo–Tønsberg/Skien, Oslo–Hamar/Lillehammer og Oslo–Fredrikstad/Halden), Gjøvikbanen og korte regiontog.

<sup>2</sup> Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

#### Tilbudsforbedringer for jernbanens kunder

I 2022 ble det innført flere tilbudsforbedringer.

I trafikkpakke 1 Sør (operatør Go-Ahead Norge) økte frekvensen på Jærbanen fra 60- til 30-minutters intervall på lørdager og søndager fra første kvartal 2022.

I Trafikkpakke 2 Nord (operatør SJ Norge) økte frekvensen på fjerntog (Oslo–Trondheim) på Dovrebanen, og et nytt stopp på Kvitfjell stasjon ble innført. På Trønderbanen og Rørosbanen er nye bimodale togsett (type 76) satt i drift. Dette er togsett som kan kjøre på både strøm og diesel, og det har gitt en vesentlig økt kapasitet, høyere komfort og betydelig økt tilgjengelighet. I tillegg

er frekvensen på kveldstid på Trønderbanen økt fra annenhver time til hver time.

For direktekjøpsavtalene (operatør Vy-gruppen og Vy Gjøvikbanen) ble tilbudsforbedringer på Østfoldbanen realisert ved ruteplanskiftet i desember 2022, frem til Follobanen stengte noen dager senere. Etter stengingen ble det innført en midlertidig ruteplan. Åpning av Follobanen og nytt rutetilbud på Follo- og Østfoldbanen er den største tilbudsforbedringen som er gjennomført siden 2014.

På Gjøvikbanen er bl.a. en avgang tilrettelagt for arbeidspending til Gjøvik. En planlagt tilbudsforbedring i 2022 med timesintervall mellom Jaren og Gjøvik på Gjøvikbanen ble utsatt på grunn av forsinkelser i ombyggingen av togsett for å kunne kjøre på strekninger med nytt signalanlegg (ERTMS).

For togtrafikken på fjerntogstrekningene ble det i 2022 bygd om vogner med nye liggestoler. Dette ble et populært supplement til sovevognene og gir flere reisende tilgang til et bedre og mer komfortabelt alternativ på nattogene.

#### Redusert reisetid

Etter hvert som tilbudsforbedringer i en effekt-pakke ferdigstilles, rapporteres endringer i gjen-

nomsnittlig reisetid. Reisetidsbesparelsen beregnes ved å sammenlikne tid ombord og ventetid mellom rutetabellen som forelå året før ferdigstillelse av effektpakken, og rutetabellen som foreligger året etter ferdigstillelse.

I 2022 ble tre effektpakker realisert helt eller delvis. Tabell 4.29 viser endring i reisetid og ventetid som følge av tilbudsforbedringer knyttet til nytt dobbeltspor Oslo–Ski som utgjør Follobanen, dobbeltspor Venjar–Eidsvoll på Dovrebanen og plattform- og kryssingssportiltak på Gjøvikbanen.

For Follobanen er beregningene gjort før banen ble stengt i desember 2022.

Tilbudsforbedringen på Gjøvikbanen påvirker strekningene Oslo S–Jaren og Oslo S–Gjøvik. Tilbudsforbedringene skulle også gitt timesintervall mellom Oslo S og Gjøvik (opp fra avgang annenhver time), men dette ble utsatt på grunn av forsinkelsene med ERTMS.

Kun deler av prosjektet dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset er ferdigstilt. Beregningene i tabell 4.29, baseres på de tilbudsforbedringene som er gjort mulige av dobbeltspor mellom Venjar og Eidsvoll.

Tabell 4.29 Effektpakker realisert helt eller delvis i 2022 – endring i gjennomsnittlig reisetid<sup>1</sup>

Effektpakke	Endring ombordtid grunnrute	Endring ombordtid rushtid	Endring ventetid grunnrute	Endring ventetid rushtid
Follobanen (Oslo–Ski)	-11 min	-12 min	-3,6 min	-2,1 min
Tilbudsforbedringer Gjøvikbanen (Oslo S–Nittedal)	-	-	-3 min	-
Dobbeltspor Venjar–Eidsvoll (Oslo S–Hamar)	-1,4 min	-0,9 min	-	-

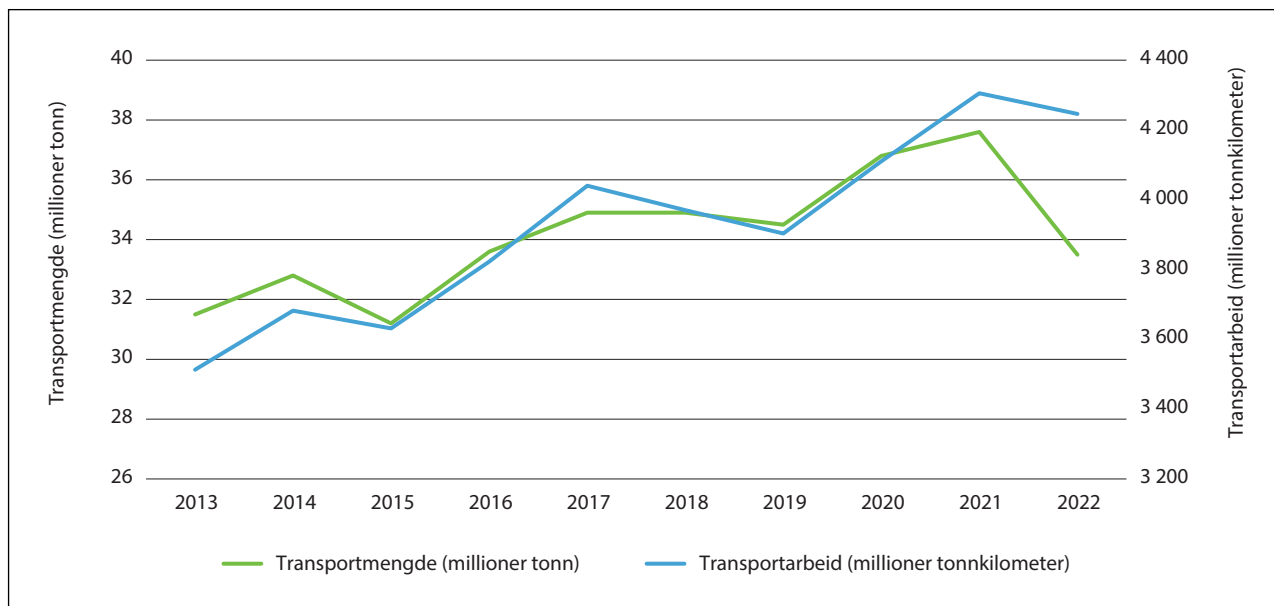
<sup>1</sup> Endring i ombord- og ventetid beregnes basert på endringen mellom rutetabellen som foreligger året før ferdigstillelse av et infrastrukturiltak og rutetabellen som foreligger året etter. Der det ikke er oppgitt noen tall er det ingen endring.

#### Trafikkutvikling – godstog

Figur 4.8 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2013–2022, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I denne perioden økte transportmengden med 6,4 pst. og transportarbeidet med 20,9 pst. Fra 2021 til 2022 gikk transportmengden på jernbane ned med 10,8 pst., mens transportarbeidet sank med 1,4 pst. Hovedårsaken til nedgangen er redusert transport av malm på Ofotbanen.

Intermodal transport, dvs. standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av lastebil, tog og båt, utgjorde 5,96 millioner tonn i 2022, noe som er en vekst på 13,6 pst. Dette er i hovedsak frakt over lange avstander, og denne kategorien utgjorde 65 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2022.

Til tross for noe nedgang i transportarbeidet har dette i liten grad påvirket lønnsomheten til godstogoperatørene. Dette skyldes bl.a. at segmentene som de fleste opererer i (intermodal



Figur 4.8 Godstrafikk med tog 2013–2022

Kilde: Statistisk sentralbyrå

transport), har økt. For den største godsoperatøren i Norge økte omsetningen fra 2021 til 2022 med 17,2 pst., noe som bl.a. er et resultat av økt etterspørsel etter miljøvennlig transport hos vareeierne.

#### Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Det er et mål i Nasjonal transportplan 2022–2033 at transportsystemet skal bli mer effektivt og påli-

telig. I jernbanesektoren innebærer målet at antall timer med forsinkelser skal reduseres. Forsinkelser og driftsstabilitet måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Figur 4.9 viser utviklingen i punktlighet for person- og godstog i perioden 2013–2022, mens tabell 4.30 viser mål og resultater for driftsstabiliteten i 2022.

Tabell 4.30 Mål og resultater for driftsstabilitet i 2022

Indikator	Mål 2022	Resultat 2022
Punktligheit alle persontog i pst.	90,0	87,8
Punktligheit Gardermobanen i pst.	96,0	92,5
Oppetid i pst.	99,1	98,8
Regularitet i pst.	97,7	95,1

Kilde: Jernbanedirektoratet

#### Punktligheit

Punktligheiten beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer enn fire minutter fra ruten for lokaltog, tilbringertjenesten til Oslo lufthavn og regiontog, og ikke mer enn seks minutter for fjerntog og godstog.

De viktigste faktorene for høy punktlighet er stabilitet i infrastrukturen, kvaliteten på rutepla-

nen, effektiv styring og håndtering av trafikken samt driftsstabile tog. Mange av utfordringene knyttet til punktlighet henger sammen med mye trafikk i rushtiden på Østlandet, herunder for lange stasjonsopphold på grunn av trengsel og den høye utnyttelsen av kapasiteten på jernbanelinjen. I en normalsituasjon kjøres det langt flere tog enn tidligere, og det er flere persontogavganger med doble togsett. Høy kapasitetsutnyttelse medfører at hendelser inntreffer hyppigere og feil

får mer omfattende følger for driftsstabiliteten når de inntreffer.

I 2022 var punktligheten for alle persontog 87,8 pst. Dette er under målet på 90 pst. og en nedgang fra 2021. I 2020–2021 var kapasitetsutnyttelsen lavere enn normalt, noe som påvirket punktligheten positivt. Etter gjenåpningen av samfunnet etter koronapandemien i februar 2022 har det vært kjørt ordinært togtilbud. Kapasitetsutnyttelsen var høyere i 2022 enn i 2021, og punktligheten gikk ned. I 2022 utførte Bane NOR flere typer vedlikeholdstiltak som skal bidra til å forbedre punktligheten, som fornying av spor og kontaktledninger.

En rekke hendelser førte til forsinkelser og innstillinger i 2022, som f.eks. togstans i Romeriksporten i desember og utsettelse av åpningen av Arna–Bergen og Follobanen samt i tilknytning til store utbyggingsprosjekter. Punktligheten på Gardermobanen var 92,5 pst. i 2022, som er lavere enn målet på 96 pst. Resultatet ble påvirket av endring av sporbruk (kryssende togveier) ved Oslo S knyttet til Follobaneprosjektet. Dette medførte midlertidig lavere kapasitet.

Punktligheten for persontog i rushtidstrafikken i Oslo-området var 82,2 pst., mens den i Bergen, Stavanger og Trondheim var på 86,1 pst.

For godstog var punktligheten på 76,1 pst. i 2022, noe som er langt under målet på 90 pst. Resultatet er noe under gjennomsnittet for 2021, som var 79,9 pst.

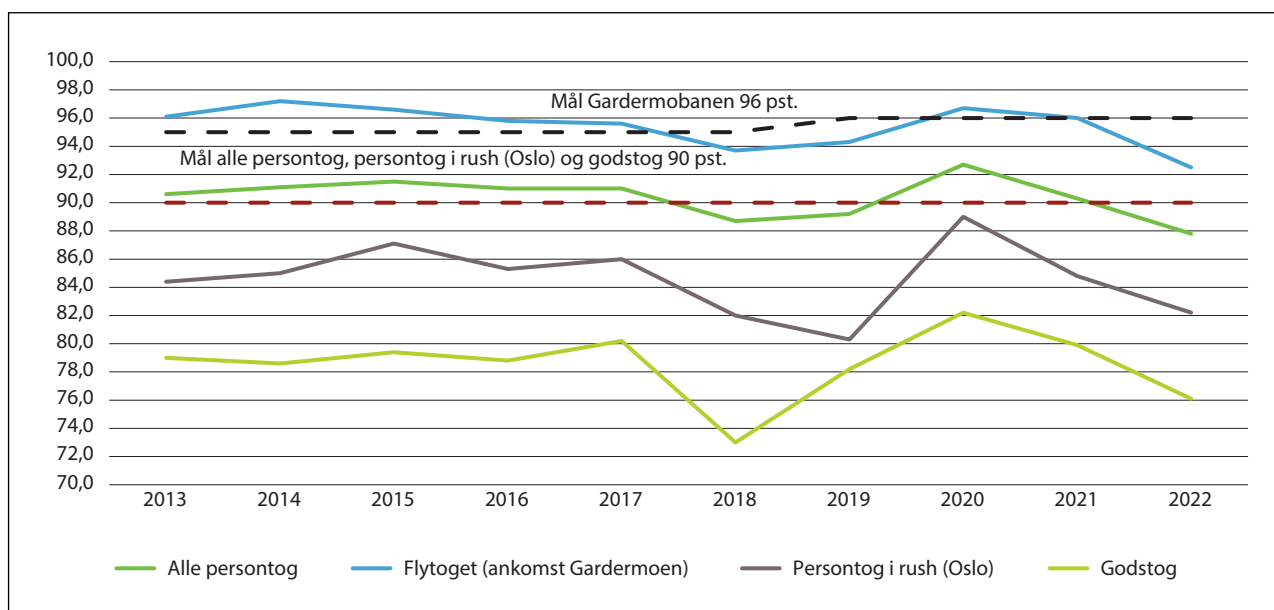
### Regularitet

Regularitet er andel tog som kjøres i henhold til ruteplan, dvs. avganger som ikke er innstilt. Regulariteten i 2022 var 95,1 pst., som er på samme nivå som i 2021, men lavere enn målet på 99,2 pst. Den lave måloppnåelsen skyldes bl.a. feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene. For å nå målet på 99,2 pst. kan maksimalt åtte av 1 000 tog bli innstilt.

### Oppetid

Oppetid er andel tog som kjøres uten forsinkelser og er utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Togene anses som punktlig når de sammenliknet med ruteplan ankommer endestasjon innenfor en margin på seks minutter for godstog og langdistansetog og fire minutter for andre persontog. Forsinkelsestimer viser hvor mye ekstratid dette innebærer for de reisende og godsoperatørene sammenliknet med planlagt antall togtimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle tog som inngår i ruteplanen. Krav til måloppnåelse inngår derfor som en del av avtalene om kjøp av tjenester som Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR og togselskapene.

Oppetiden i 2022 ble 98,8 pst. som er lavere enn i 2021 og under målet på 99,3 pst. I de fem siste årene ble målet kun nådd i 2020. Om lag 29 pst. av forsinkelsestimer i 2022 oppsto innenfor Bane NORs ansvarsområde og var for en stor del knyttet til feil i anlegg som overvåkes av signa-



Figur 4.9 Utvikling i punktlighet for person- og godstog 2013–2022

Kilde: Jernbaneverket (2013–2016) og Bane NOR (2017–2022)

lanlegget (signalfeil). Signalfeil utgjør sammen med feil på sporet og på elkraft/kontaktledningsanlegg om lag 71 pst. av årsakene til antall forsinkelsestimer under Bane NORs ansvarsområde.

Feil under togselskapenes ansvarsområde utgjorde om lag 24 pst. av forsinkelsestimer. Materiell som blir kjørt ut fra togparkering for sent, og feil på materiell utgjorde om lag 65 pst. av disse forsinkelsestimerne.

Utenforliggende årsaker utgjorde om lag 44 pst. av forsinkelsestimerne. Her var håndtering av trafikkavviklingen den største årsaken til forsinkelser. Dette er konsekvenser av vurderinger gjort for rekkefølge/valg av kryssingssted, og systemfeil i ruteplan. F.eks. registreres forsinkelser på tog som i utgangspunktet er i rute, men som havner i kø som følge av at et annet tog er forsinket, i denne kategorien.

Bane NOR har videreført arbeidet med tiltak for å bedre driftsstabiliteten på særlig utsatte strekninger i Østlandsområdet, i tillegg til ordinær fornying og vedlikehold. Antall forsinkelsestimer og innstillinger i de områdene der tiltakene er gjennomført, har gått ned. Utskifting av dagens signalanlegg med moderne digitalt system (ERTMS) forventes på sikt å forbedre driftsstabiliteten ytterligere.

#### Universell utforming

Jernbanedirektoratet har definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner: *universelt utformet* og *tilgjengelig*. For at hele jernbanetjenesten skal kunne sies å være universelt utformet, må det bl.a. etableres et ledelinjesystem og trinnfri og assistansefri påstigning og avstigning til togene. Tilgjengelig er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav

til minst én adkomst til plattform som er fri for hinder, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget.

I 2022 ble stasjonene Skarnes, Bodø, Dale og Evanger oppgradert og fikk status som universelt utformet. I tillegg oppfyller Hellevik og Geilo stasjon krav til status som tilgjengelig. Om lag 16 pst. av reisene i 2022 foregikk via stasjoner som er klassifisert som universelt utformet. Tilsvarende var om lag 46 pst. av alle av- og påstigninger fra en stasjon som er klassifisert som tilgjengelig.

I 2022 ble det åpnet assistansetjeneste i Stavanger og Kristiansand, og informasjon om bestillingsløsning for assistanseordning ble samlet på Entur.no. På oppdrag fra Jernbanedirektoratet gjennomførte Opinion en studie som kartla behov, erfaringer og ønsker reisende med behov for assistansetjeneste har. Studien konkluderte med at dagens bestillingsløsning for assistanse oppleves å fungere tilfredsstillende for reisende som bruker denne tjenesten.

Jernbanedirektoratet leder brukermedvirkningsforumet for universell utforming *Toggruppa*, og det inngår i trafikkavtalene med togselskapene at de deltar i gruppen. Bane NOR, Norske tog og togselskapene arbeider med ulike tiltak for forbedringer, fra bedre informasjon om hvor på plattformen heisen er til involvering av brukerorganisasjoner ved anskaffelse av tog.

Nye lokaltog som skal leveres til Norske tog de neste årene, er universelt utformet med lavgulv, teleslynge, toalett for rullestolbrukere og faste plasser for rullestolbrukere og rullestolheiser. Det oppstår likevel utfordringer når toget kommer til en stasjon som ikke har standard plattformhøyde. En ny rampeløsning tilpasset nye togtyper blir testet, og vil trolig gjøre det enklere med på- og avstigning for rullestolbrukere.

Tabell 4.31 Tilgjengelige og universelt utformede stasjoner og stasjoner med assistansetjenester

	2020	2021	2022
Totalt antall togstasjoner	334	335	335
Tilgjengelige stasjoner	96	93	95
Universelt utformede stasjoner	32	40	44
Stasjoner med assistansetjenester	11	12	14

#### Kundetilfredshet

Det er vesentlig for kundene at toget går i henhold til fastsatt ruteplan. For at toget skal være konkurransedyktig, er det avgjørende at det blir

færre avvik fra ruteplanen, og at kvaliteten på kundeinformasjonen er god. Ved gjennomføring av planlagte avvik må det prioriteres å legge til rette for gode reisealternativer og informasjon om disse til kundene.



Jernbanedirektoratet gjennomfører kundetilfredshetsundersøkelser blant de togreisende. Måten denne måles på ble endret i 2022. Undersøkelsen er basert på seks spørsmål innenfor områder som er viktige for de reisende: renhold, informasjon på toget, ombordpersonalet, informasjon ved avvik, opplevd punktlighet og generell tilfredshet. Resultatet vises som en kundetilfredshetsin-

deks (KTI) med en skala fra 0 til 100. Alt over 70 poeng regnes som et godt resultat. Undersøkelsen er utviklet sammen med aktørene i sektoren og gjennomføres fire ganger i året. 2022 er det første året med en felles undersøkelse, noe som gjør at resultatene kan sammenliknes på tvers av togselskaper. Resultater fra målingene av kundetilfredshet for togselskapene vises i tabell 4.32.

Tabell 4.32 Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsundersøkelse

Togselskap	2021	2022
KTI – Vy Vest	77	80
KTI – Vy Øst	75	79
KTI – Vy Gjøvikbanen	80	82
KTI – Go-Ahead Norge	76	81
KTI – SJ Norge	74	81
KTI – Samlet	75	80

Kilde: Jernbanedirektoratet

I 2022 var det svært mange driftsavvik som påvirket punktligheten, særlig rundt Oslo. Ifølge kundetilfredshetsundersøkelsen var om lag 40 pst. tilfreds med håndteringen av forsinkelsene, mens 53 pst. var fornøyd med informasjonen de fikk. Når togene var i rute, viser undersøkelsen at togpassasjerene var godt fornøyd med informasjonen, servicen, komforten og renholdet om bord. Kundetilfredsheten på landsbasis har hatt en positiv utvikling. Resultatene kan ikke fullt ut sammenliknes på grunn av endringer i KTI-modellen fra 2021 til 2022.

Generelt har lokaltogstrekningene og enkelte av regiontogstrekningene på Østlandet lavere kundetilfredshet enn i resten av landet. Dette er en varig trend, som i stor grad skyldes at det er flere driftsavvik i trafikken på Østlandet.

Det ble også gjennomført tre undersøkelser etter at noen jernbanestrekninger var stengt sommeren 2020, 2021 og 2022. Resultatene viser at om lag seks av ti er fornøyd med informasjonen i den forbindelse, og om lag halvparten er fornøyd med avvikshåndteringen. Disse undersøkelsene viser at de største utfordringene for kundetilfredsheten er punktlighet og avvikssituasjoner. Ved avvik

opplever kundene at de får ulik informasjon i forskjellige kanaler, informasjonen mangler, kommer sent, og er ikke alltid korrekt. Det er en klar tendens at de som er på en regelmessig reise (til og fra arbeid/skole), er minst fornøyd med informasjonen de får. Jernbanedirektoratet har i samarbeid med Entur, Bane NOR og persontogselskapene startet et arbeid for å samordne kundeinformasjonsflyten for å legge til rette for bedre informasjon til de reisende ved avvik.

Den overordnede tilfredsheten med Bane NOR har hatt resultater mellom 45-56 i årene fra 2017 til 2022, med unntak av 2020 som hadde et bedre resultat på 65. I 2020 ble punktligheten for både gods- og persontog betydelig bedret fordi det ble kjørt færre tog under koronapandemien. Resultatet i 2022 er det nest beste som er målt. Det er satt i gang tiltak som omfatter økt samhandling og involvering, samsvarende mål mellom togselskapene og Bane NOR, økt kvalitet på tjenestene og økt kundeorientering. Dette skal gi bedre kundetilfredshet og kvalitet. Større negative enkelthendelser påvirker også kundetilfredsheten negativt. Tabell 4.33 viser person- og godstogselskapenes tilfredshet med Bane NOR.

Tabell 4.33 Bane NORs kundetilfredshetsundersøkelse: person- og godstogselskapene

Parameter	2017	2018	2019	2020	2021	2022
KTI – Bane NOR	45	49	55	65	48	56

Kilde: Bane NOR SF

### Markedsovervåking

Statens jernbanetilsyn har etablert gode rutiner for å innhente markedsinformasjon og vurdere etterlevelse av regelverket. Flere år med systematisk veiledning og dialog med aktørene i markedet for jernbanetransport har gjort at de er bedre kjent med regelverket og Statens jernbanetilsyns rolle som markedsovervåker og klageinstans. Det er likevel fortsatt utfordringer knyttet til etterlevelse av regelverket, og tilsynet mottok i 2022 flere klager enn i de foregående årene. For å sikre bedre etterlevelse og forståelse av reglene på området har tilsynet gjennomført veiledning og dialog med aktørene. Dette gjelder særlig overfor Bane NOR, som er underlagt omfattende reguleringer som skal sikre tilgang til infrastrukturen og tilhørende tjenester på ikke-diskriminerende vilkår.

Statens jernbanetilsyn samarbeider tett med andre markedsovervåkingsorgan i Europa om felles, harmonisert praksis, slik regelverket krever.

### Utfordringer, mål og prioriteringer i 2024

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. FNs bærekraftsmål har vært med på å gi retning for arbeidet med å utvikle det overordnede målet for transportpolitikken. Det er satt fem likestilte mål for planperioden:

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036, viser at transportsektoren vil utfordres på en rekke områder i tiden fremover. Klimaforpliktelser og klimatilpasning, befolkningsvekst, fortetting og begrenset tilgang på grønn, fornybar energi vil legge føringer for utformingen av samferdselspolitikken. Trender og utviklingstrekk tilsier at behovet for transport og mobilitet vil bli størst i og rundt de største byene, der befolkningsveksten er størst og presset på transportsystemet allerede er stort. En viktig oppgave fremover vil derfor være å sikre klimavennlige, arealeffektive og pålitelige transportløsninger i disse områdene.

Et sentralt virkemiddel for å møte mobilitetsutfordringene i byområdene har vært innføring av byvekstavtalene og nullvekstmålet som sier at veksten i transport skal tas med kollektivtransport og ved å sykle og gå. For å legge til rette for et godt kollektivtilbud har man i flere år planlagt for sammenhengende kollektivløsninger der jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet.

Den store satsingen på å forbedre togtilbudet de siste årene har lagt til rette for at passasjerer og gods har kommet inn og ut av bysentra på en sikker og klimavennlig måte. Nå er imidlertid kapasiteten i jernbanenettet i ferd med å bli fullt utnyttet. Dovrebanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen og forbindelsen mellom Oslo S og Lysaker er alle overbelastede strekninger. Dette medfører slitasje på infrastrukturen, flere forsinkelser og kansellerte avganger. I tillegg til at passasjerer og vareiere får et mindre pålitelig tilbud, innebærer dette at toget ikke vil kunne ta sin del av det økende transportarbeidet i bo- og arbeidsmarkedsregioner der det er sannsynlig at etterspørselen etter transport vil øke. Når det også er kø og miljøbelastninger på veisystemet, selv med elektrifisering av bilparken, vil vi stå overfor betydelige fremkommelighetsproblemer, særlig på de tidene av døgnet da flest mennesker har behov for transport. Hvilke løsninger som gir mest igjen for samfunnets investeringer og som innebærer minst risiko for feilinvesteringer, vil regjeringen komme tilbake til i Nasjonal transportplan 2025–2036.

For at toget skal fylle sin rolle i kollektivsystemet, må det oppleves som attraktivt sammenliknet med andre transportformer.

En forutsetning for et godt togtilbud der kundene kan stole på at toget kommer og går når det skal, er en solid infrastruktur. Konsekvensene av ekstremværet *Hans* i august 2023 viste tydelig hvor viktig det er at infrastrukturen bygges og oppgraderes for å tåle mer og kraftigere ekstremvær. Trafikken på Dovrebanen skal gjenopprettes så raskt som mulig.

Den internasjonale situasjonen med økte priser og risiko for mangel på viktige innsatsfaktorer har fått betydning for gjennomføringen av investeringer, drift og vedlikehold i 2023. Økte priser innebærer at Bane NOR får gjennomført færre investeringer og mindre vedlikehold og fornying enn planlagt. Dette vil igjen, alt annet likt, kunne påvirke driftsstabiliteten negativt. For å kompensere for dette ble det ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S

(2022–2023) bevilget kompensasjon for ekstraordinær prisstigning.

Det er blitt vanskeligere å få reservedeler til togmateriell. Togoperatørene er fortsatt i stand til å levere avtalt rutetilbud, men lange ledetider for deler til tog forsinker både oppgradering av togmateriell og levering av nye tog. Innstallering av ombordsystem for ERTMS er forsinket bl.a. som følge av globale logistikkutfordringer, og at det ikke er tilstrekkelig tilgang på komponenter og for lav verkstedkapasitet. Når ERTMS settes i drift på en strekning, må togene ha ERTMS ombordsystem for å kunne kjøre på strekningen.

Bane NOR planlegger høy aktivitet på områder som krever jernbaneteknisk kompetanse i 2024, og det er risiko for manglende kapasitet og kompetanse i arbeidsmarkedet. Dette kan få konsekvenser for gjennomføring av ulike prosjekter i perioden 2024–2026.

#### Mer for pengene

Jernbanesektoren forvaltes med mål om effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Kostnadene skal holdes lavest mulig for igangsatte prosjekter, og nye prosjekter optimaliseres og porteføljestyres for å oppnå best mulig effekt til lavest mulig kostnad. Samferdselsdepartementet har også stilt krav om at drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur skal effektiviseres. Tiltak som departementet har innført for å forbedre styringen og kostnadskontrollen på jernbaneområdet, er omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det vises til omtalen av styring av jernbanesektoren under Utfordringer, mål og prioriteringer for 2023 i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, bl.a. om avtale mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR og fastprisavtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

#### Likviditetstilførsel til Bane NOR

Den årlige bevilgningen til drift og vedlikehold og til planlegging og investeringer blir utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel, fastslår Samferdselsdepartementets avtale med Bane NOR at staten forplikter seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Det tas i avtalen forbehold om Stortingets behandling av statsbudsjettet. Bane NOR har ansvar for å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå basert på

statens fremtidige likviditetstilførsel og oppsparte midler. Minimumsnivået skal gi Bane NOR nødvendig forutsigbarhet, samtidig som det vil gi Samferdselsdepartementet handlingsrom i fremtidige statsbudsjetter. Dette nivået skal likevel ikke være et mål for fremtidig bevilgning. Bane NOR kan disponere tildelte midler innenfor formålene for vedtatt bevilgning i statsbudsjettet og i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet. Bl.a. kan Bane NOR omdisponere midler midlertidig mellom kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold og post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

Bane NORs likviditetsbeholdning økte med om lag 2,5 mrd. kr i 2022 og var på om lag 5,9 mrd. kr ved utgangen av året. Økningen skyldtes i stor grad lavere fremdrift i gjennomføringen av tiltak sammenliknet med forutsetningene lagt til grunn i statsbudsjettet samt noe begrensede muligheter på kort sikt for å omdisponere mellom ulike igangsatte effektpakker og mellom kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold og post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer. Per første tertial 2023 har fremdriften vært lavere enn ventet for ERTMS-prosjektet, prosjektene på Vestfoldbanen og Dovrebanen samt på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad. Bane NORs prognoser for 2023 tilsier at likviditetsbeholdningen vil være om lag 7,7 mrd. kr ved utgangen av året. Videre er det forutsatt en reduksjon av likviditetsbeholdningen fra og med 2024 som følge av at den utsatte produksjonen hentes inn igjen. Samferdsdepartementet følger likviditetsutviklingen nøye og har løpende dialog med Bane NOR om dette.

#### Gjennomgang av jernbanesektoren

Hurdalsplattformen slår fast at regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk og legge til rette for at jernbanen tar en større andel av person- og godstrafikken. For å oppnå dette vil det bl.a. være viktig å arbeide for å få mer jernbane for pengene og en mer koordinert styring og utvikling av sektoren.

En hovedutfordring er at det nå kjøres for mange tog på et allerede presset jernbanenett, og det stilles spørsmål om hva som skal til for å bedre driftsstabiliteten til de reisende og godskundene. En viktig forklaring til den synkende driftsstabiliteten er at banenettet består av en stor andel gamle enkeltspor og komponenter. En betydelig trafikkvekst og mer ekstremvær medfører også økt behov for vedlikehold. Vedlikeholdsetterslepet er anslått til å øke til 31,1 mrd. 2024-kroner

ved utgangen av 2023. For tett trafikk på ett linjnett med få omkjøringsmuligheter medfører også at forsinkelser forplanter seg raskt og får større konsekvenser. Jernbanedirektoratet, i samarbeid med aktørene i sektoren, arbeider nå med en tiltaksplan for bedre driftsstabilitet, og flere tiltak er iverksatt. En annen hovedutfordring er store kostnadsøkninger i utbyggingsprosjekter. Follobanen er et eksempel der kostnadsramme og fremdrift ble justert flere ganger i løpet av prosjektperioden.

For å få en mer effektiv jernbanesektor og mer for pengene har Samferdselsdepartementet gjennomgått innretningen og praktiseringen av styringsmodellen i jernbanesektoren, og KPMG har på oppdrag fra departementet gjennomført en kartlegging av utfordringer knyttet til arbeidsdelingen mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. I kartleggingen har også avtaleverket mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og øvrige virksomheter i jernbanesektoren blitt vurdert. KPMG peker bl.a. på at det brukes mye ressurser på å få sektoren til å fungere, og at det ikke er tilstrekkelige insentiver for togoperatørene til å sikre godt vedlikehold av togene. Videre mener KPMG at avtalene i sektoren bidrar til at samhandlingen mellom aktørene ikke fungerer godt nok, og at de ikke i tilstrekkelig grad drar i samme retning samt at avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR bidrar til uklare roller. Sammen med Samferdselsdepartementets interne gjennomgang gir den eksterne kartleggingen et oppdatert kunnskapsgrunnlag om organisatoriske og styringsmessige utfordringer i sektoren. Departementet arbeider nå med å utforme tiltak som tydeligere får frem roller og ansvar, klargjør felles mål, justerer regelverk og avtaleverk og utarbeider en langsiktig strategi for utvikling av jernbanen i Nasjonal transportplan 2025–2036. For å styrke den statlige styringen av sektoren tas det sikte på å innføre et årlig oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR fra og med 2024. Regjeringen vil vurdere ytterligere tiltak for å styrke og forbedre styringen av sektoren.

#### Effektiv bruk av ny teknologi

Ny teknologi kan gi bedre svar på noen av utfordringene jernbanesektoren tidligere har møtt med tradisjonelle løsninger for fremkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Forskning, pilotering, utvikling og innovasjon er viktige elementer når jernbanen tar i bruk ny teknologi. Nye metoder for å videreutvikle tilbudet til reisende og godskunder skal gjøre det mulig å oppnå kost-

nadsreduksjoner og opprettholde konkurransekraften mot andre transportformer.

ERTMS er den felleseuropeiske standarden som er valgt for å modernisere jernbanens signallegg. Systemet gir økt sikkerhet, bedre driftsstabilitet og kan på sikt øke kapasiteten på eksisterende infrastruktur. En videreutvikling av ERTMS kan gjøre det mulig med tettere signalering til togtrafikken, noe som gir en mer effektiv trafikkflyt ved at det kan kjøres med kortere avstand mellom togene.

Bane NOR har tatt i bruk ny teknologi for drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur. Forebyggende vedlikehold og overvåking av sporveksler og sporfelt bidrar til å effektivisere vedlikeholdsinnsatsen. Ved å ta i bruk ny teknologi kan Bane NOR gå fra tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehold.

Det utvikles en rekke initiativer knyttet til deling og felles bruk av data i sektoren. Entur skal utvikle løsninger for analyse av stordata for bedre kollektivtransport ved å samle og dele data mer aktivt og sikre tilgang og riktig bruk. Jernbanedirektoratet arbeider med systemer for bruk av stordata om reiseaktiviteter. Dette vil gi grunnlag for å analysere behov og løsninger for fremtidig utvikling av jernbanetilbudet samt gi korrekt inntektsfordeling mellom togselskapene og administrasjonsselskapene. Forbedringer i dataflyten for reiseinformasjon skal gi bedre informasjon til de reisende når forsinkelser oppstår.

#### Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanen er en relativt klimavennlig transportform, og den kan bidra til å redusere klimagassutslippene ved at person- og godstransport flyttes fra vei til jernbane. Beregning av utslippsreduksjon fra jernbanesektorens effektpakker som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, jf. tabell 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033, viser en årlig nedgang i klimagassutslipp med om lag 43 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter frem til 2030. I hovedsak skjer reduksjonen ved å overføre trafikk fra vei til bane.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget og vurdere virkemidler og tiltak for å redusere klimagassutslipp. Et sentralt arbeid i 2024 blir å følge opp *Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane*, som bl.a. vurderer alternative driftsformer og driftsteknologi på strekningene som ikke er elektrifisert.

Overføring av transport fra vei til bane kan også bidra til å redusere støy og luftforurensing. I

henhold til tall fra Statistisk sentralbyrå er jernbanens andel av den totale støybelastningen i Norge liten. Bane NOR arbeider for å innfri kravene til innendørs støy. Når nytt togmateriell tas i bruk, forventes det også å bidra positivt.

#### Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Overføring av person- og godstrafikk fra vei til jernbane bidrar til å redusere risiko for ulykker og drepte og hardt skadde i trafikken.

Ved utvikling og oppgradering av infrastrukturen oppnås bedre sikkerhet ved at nye anlegg har høyere teknisk sikkerhet enn gamle anlegg. Særlig reduserer fjerning og utbedringer av planoverganger risikoen for ulykker.

I et jernbanemarked med flere aktører er det viktig at Statens jernbanetilsyn følger opp utfordringer knyttet til sikring, beredskap og IKT-sårbarhet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Tilsyn med beredskap og digital sikkerhet på jernbane, redningsberedskap på taubaner og vedlikehold på fornøyelsesinnretninger er viktige prioriteringer i 2024. Tilsynet har en viktig rolle ved innføringen av ERTMS med å gjennomføre effektive godkjenningsprosesser for innføring av nye og ombygde togsett som er tilpasset det nye signalsystemet.

#### Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Transportbehov varierer etter bosted, forutsetninger og ønsker. Lang reisetid og forsinkelser er de største problemene for passasjerer og næringsliv. Utvikling av punktligheten brukes derfor som en indikator for å vurdere målet om en enklere reisehverdag.

Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av infrastrukturen til arealeffektiv og miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet. Det gjør det mulig å pendle over større avstander, noe som gir den enkelte større valgfrihet for hvor man vil bo og jobbe. På lengre pendlerreiser legger god nettdekning til rette for at tiden om bord kan brukes til arbeid, noe som gjør reisetiden mer verdifull. Tilbudsforbedringer innebærer å legge til rette for bedre nettdekning, hyppigere avganger, redusert reisetid, bedret punktlighet og/eller økt oppetid i infrastrukturen og bedre komfort for de reisende. For næringslivet er også effektive terminaler, forutsig-

bar transport og mulighet for å kjøre flere og lengre godstog viktig.

Planlagte infrastrukturprosjekter i effektpakkene bidrar bl.a. til at jernbanesystemet på sikt får bedre driftsstabilitet og/eller økt fleksibilitet. Nye og lengre kryssingsspor på fjerntogstrekningene gjør det mulig å kjøre flere og lengre tog. I Østlandsområdet bidrar ny infrastruktur på strekningene Oslo–Ski, Drammen–Tønsberg, Eidsvoll–Hamar og Kambo–Moss både til tilbudsutvikling og bedre driftsstabilitet. Ny Ulriken tunnel i Bergen og infrastrukturprosjekter i Trondheimsområdet vil også bidra til et bedre, mer helhetlig tilbud og bedre driftsstabilitet på henholdsvis Vossebanen og Trønderbanen.

#### Tiltaksplan for driftsstabilitet

Gjennom tiltaksplanen for bedre driftsstabilitet fra 2022 følges aktørene i sektoren systematisk opp på resultat, årsaker og tiltak for bedret driftsstabilitet. Tiltaksplanen skal styrkes i 2024 ved at nye, målrettede tiltak identifiseres og iverksettes. Eksempler på nye tiltak som tas inn i tiltaksplanen, er kartlegging av drivere og årsaker til svak driftsstabilitet, utvikling av analyseverktøy, tettere oppfølging av resultat på strekninger og en gjennomgang av dagens praksis for stengninger for arbeid i spor.

#### Godstransport på jernbane

Regjeringen vil legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av godstrafikken. Godstransport på jernbane har et konkurransefortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Siden det er få omkjøringsmuligheter, er godstransporten særlig følsom for større driftsavbrudd.

Togtilbudet på fjerntogstrekningene og rundt storbyene Bergen, Trondheim og Stavanger er forbedret de siste årene. Høy kapasitetsutnyttelse på disse gjør at det blir vanskelig å finne attraktive ruteleier for godstog. Til tross for god vekst i godstransporten på jernbane de senere årene er lønnsomheten i containertrafikken fortsatt lav. Tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane videreføres i 2024 under forutsetning av fornyet godkjenning fra ESA.

#### Universelt utformede reisekjeder

Kravene om universell utforming legges til grunn i nye jernbaneprosjekter og ved større ombygginger av eksisterende stasjoner. Disse kravene er innarbeidet i plan- og bygningsloven og i sektor-

regelverket for vei, kollektivtransport, jernbane og luftfart. For eksisterende stasjoner der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, legges det opp til oppgraderinger for å bedre tilgjengeligheten.

Forordning (EU) 2021/782 om passasjerrettigheter på jernbane ble gjennomført i norsk rett 11. mai 2023. De nye bestemmelsene stiller høyere krav til bl.a. informasjon til kunder om rettigheter ved kjøp av gjennomgående billetter, rutiner for klagebehandling og universell utforming.

Assistanseordningene blir stadig utvidet og forbedret, men bestilling av assistanse må i dag gjøres gjennom ulike kanaler, avhengig av transportsegment og tilbyder av transporttjenesten. Sammen med fysiske hindringer skaper dette barrierer for bruk av kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne. Tilbudet om samordnet bestillingsløsning på tvers av transportformer oppleves som mangelfullt. I 2023 fikk Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen i oppdrag å bidra til bedre koordinert assistansetjeneste ved kollektivknutepunktene ved å videreutvikle tilbudet om assistansetjeneste mellom tog, buss og øvrige kollektivtransportmidler som allerede eksisterer på stasjoner og kollektivterminaler.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det fastsatt et mål om at 44 pst. av alle på- og avstigninger skal skje fra en universelt utformet plattform innen 2029. Bane NORs planer for å oppgradere stasjoner gjennom mindre investeringstiltak og som en del av store infrastrukturprosjekter legger opp til at dette målet nås.

Det arbeides med å oppgradere Jaren, Reinsvoll og Ås stasjon til universelt utformet fra 2024.

I 2024 skal Entur, i samarbeid med flere aktører, arbeide med et veikart for universell utforming som skal møte kravene i EUs Tilgjengelighetsdirektiv. I direktivet stilles det bl.a. krav til utformingen av billettautomater og til interaktive selvbetjeningsterminaler som leverer informasjon.

Jernbanedirektoratet legger til rette for og leder arbeidet med universell utforming i brukermedvirkningsforumet *Toggruppa*.

#### *Konsekvenser av klimaendringer for jernbanen*

Ekstremværet *Hans* i august 2023 førte til omfattende skader på jernbaneinfrastrukturen, hovedsakelig ved at Randklev bru på Dovrebanen kollapset. Rørosbanen, Bergensbanen og Meråkerbanen var stengt en kortere periode på grunn av

store nedbørmengder som førte til ras og utglidninger ved jernbanesporet. Trafikken på Dovrebanen skal gjenopprettes så raskt som mulig, men det vil ta tid å bygge ny bru. Dette har store konsekvenser for både person- og godstransport. Godstransport på jernbane mellom Oslo og Åndalsnes, Trondheim og Bodø må på ubestemt tid gå på Rørosbanen eller over Kongsvingerbanen via Sverige og Meråkerbanen. Disse strekningene kan frakte mindre gods enn Dovrebanen, og det er dyrere å kjøre disse alternative strekningene. Dette fører til at logistikksekselskapene og vareeiere får økte kostnader og har problemer med å finne tilstrekkelige løsninger med lastebiltransport. I tillegg kan stengningen være et problem for enkelte industribedrifter som baserer seg på vareleveranser via jernbane.

Jernbanen står for omtrent en tredjedel av landtransport mellom Oslo/Viken og Trøndelag. Godstogene som vanligvis går på Dovrebanen gjennom Gudbrandsdalen, tilsvarende om lag 500 vogntog på en vanlig hverdag. Dette kommer i tillegg til eksisterende lastebiltrafikk. For persontrafikken fører brukollapsen til at det ikke er et gjennomgående togtilbud på strekningen Oslo–Trondheim på Dovrebanen. Dette fører til tapte inntekter og økte utgifter til alternativ transport, som i hovedsak berører trafikkavtalen om trafikkkpakke 2 Nord der SJ Norge er operatør. Det er satt opp alternativ transport med buss på deler av strekningen, og eksisterende avgang Trondheim–Røros–Hamar forlenges til/fra Oslo for å gi et gjennomgående togtilbud. Bevilgningsforslaget tar også høyde for utgifter til vedlikehold og utbedring av jernbanen, kompensasjon for persontogoperatører og en midlertidig tilskuddsordning for godstogoperatører etter ekstremværet *Hans*. Kostnadene av konsekvensene etter ekstremværet, inkl. oppbygging av Randklev bru, er usikre.

Klimatilpasning i jernbanesektoren handler om forebygging, slik at transportsikkerheten og fremkommeligheten i minst mulig grad påvirkes av naturhendelser. For å opprettholde og forbedre fremkommeligheten på lang sikt, må infrastruktur dimensjoneres for å håndtere konsekvensene av klimaendringene. Investeringsprosjekter utvikles og bygges etter oppdaterte standarder for klimatilpasning og eksisterende jernbane oppgraderes gjennom fornyingstiltak og tiltak omfattet av effektpakken for mindre investeringer. I 2024 vil arbeidet med å utbedre eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring og utforming og bygging av ny infrastruktur, være et prioritert område.

## Nærmere om budsjettforslaget

## Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Driftsutgifter	369 866	367 200	386 400
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	66 446	135 900	144 200
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	4 858 329	5 207 100	5 368 800
71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 319 751	7 838 800	8 630 100
73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	20 130 025	17 482 500	17 366 100
74	Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	138 497	201 200	10 600
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	92 300	94 900	101 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	24 564	25 000	39 400
77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»			150 000
	Sum kap. 1352	32 999 778	31 352 600	32 196 600

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske utviklingen og den helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren, og forvalte tildelte bevilgninger. Gjennom forretningsmessig avtalestyring og samhandling med berørte aktører skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i nytt togmateriell, digitale løsninger og behov for tiltak i infrastrukturen. Direktoratet inngår og følger opp avtaler med Bane NOR, togselskaper, og på enkelte områder med Entur og Norske tog. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandøren og det de leverer, er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene. Det foreslås bevilget 32,1 mrd. kr. Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- bedre togtilbud som følge av innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik
- ny rutemodell med avganger hvert kvarter mellom Arna og Bergen
- ny direktekjøpsavtale om togtrafikk på Østlandet som i avtaleperioden frem til 2033 skal gi et

bedre togtilbud til de reisende til en lavere kostnad

- videreføre tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane
- videre utbygging og innfasing av ERTMS
- mer komfortabel reiseopplevelse ved innfasing av midtlivsoppgraderte togsett type 72
- videre utbygging av de store igangsatte prosjektene på bl.a. Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen, og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen
- tilpasning av infrastrukturen gjennom fornyingstiltak som skal bidra til å redusere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer
- opprydding etter ekstremværet Hans, bl.a. kompensasjon for persontogoperatører og en tilskuddsordning for godstogoperatører.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 386,4 mill. kr.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkl. utgifter til drift av Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum. Hoveddelen av Jernbanedirektoratets

driftsutgifter består av lønnsutgifter, utgifter til lokaler, IKT-utstyr, kjøp av tjenester og reiser.

Jernbanedirektoratet ivaretar bl.a.:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet, herunder arbeid med å fremme innovasjon og teknologisk utvikling i jernbanesektoren, bidra til at jernbanesektoren oppfyller nasjonale klima- og miljømål og legge til rette for god sikkerhet på jernbanen
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog og kjøp av infrastruktur tjenester
- koordinering av togtilbudet mellom berørte aktører og opp mot annen kollektivtransport
- pådriverrollen for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse.

Det settes av om lag 84 mill. kr til drift av Norsk fagskole for lokomotivførere.

Videre settes det av om lag 40 mill. kr til drift av Norsk jernbanemuseum. Dette omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon, restaurering og utgifter til drift av kongevognen. Norsk jernbanemuseum har siden 1896 dokumentert jernbanens historie og betydning for utviklingen av det norske samfunnet. Utstillinger og arrangementer ved Norsk jernbanemuseum har i underkant av 30 000 besøkende i året.

### Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Det foreslås bevilget 144,2 mill. kr.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase samt utgifter til FoU og ulike analyser og utredningsarbeid, bl.a. konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring.

Viktige utrednings- og analyseoppgaver i 2024 er knyttet til:

- oppfølging av føringer gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Stortingets behandling av denne
- bidrag til og oppfølging av *Nasjonal transportplan 2025–2036*
- utvikling av mulige tilbudsforbedringer som grunnlag for *Nasjonal transportplan 2025–2036*
- gjennomføring av prioriterte konseptvalgutredninger og andre analyser for å videreutvikle togtilbudet
- utvikling og forbedring av tilgang til og deling av data
- utvikling og forbedring av transportmodeller, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomiske ana-

lyser og andre metodeverktøy for å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag

- FoU og innovasjon, bl.a. deltakelse i Europas Rail (ER) som er Europas største forskningsprogram innen jernbane.

Jernbanedirektoratets utredninger og analyser skal bl.a. bygge opp under regjeringens mål om at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk, gi grunnlag for bedre utnyttelse av ny teknologi i infrastruktur og materiell samt legge til rette for best mulige beslutningsgrunnlag og strategier. Et viktig bidrag til dette er å finne løsninger der transport- og trafikkapasiteten har størst utfordringer.

### Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 5 368,8 mill. kr.

Bevilgningen dekker vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. I henhold til inngåtte avtaler betaler ikke staten vederlag for tilbringer-tjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, med Flytoget AS og til Vygruppen for Flåmsbana. Bevilgningen dekker også midler til nødvendig tilpassing av persontogtilbudet på Dovrebanen og Rørosbanen som følge av at Randklev bru på Dovrebanen kollapset under ekstremværet i august 2023.

Utgiftene i 2024 til trafikkpakke 1–3 antas å være lavere enn i 2023 fordi trafikkinntektene øker, energiprisene går ned og vederlaget for de nye direktetildelte trafikkavtalene med Vygruppen for trafikken på Østlandet blir lavere enn i tidligere avtaler.

Regjeringen prioriterer i 2024:

- bedre togtilbud som følge av innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik og kvartersavganger mellom Arna og Bergen
- en mer komfortabel reiseopplevelse ved innfasing av midtlivsoppgraderte togsett type 72
- et godt togtilbud tilpasset lavere etterspørsel og ekstraordinære kostnadsøkninger sammenliknet med situasjonen før koronapandemien
- ny direktekjøpsavtale om togtrafikk på Østlandet som i avtaleperioden frem til 2033 skal gi et bedre togtilbud til de reisende til en lavere kostnad.



*Nye direktetildelte avtale for togtrafikken på Østlandet*

Trafikkavtalen med Vy Gjøvikbanen gjelder for perioden 2019–2024. Den ettårige direktetildelte trafikkavtalen med Vygruppen for Østlandet utgår i desember 2023. De nye direktetildelte trafikkavtalene for Østlandet 1 og Østlandet 2 med Vygruppen gjelder for perioden desember 2023 til desember 2031, med mulighet for å forlenge avtalene til 2033. De nye avtalene gir en besparelse på om lag 260 mill. kr i 2024 sammenliknet med avtalen for 2023. Ny direktekjøpsavtale om togtrafikk på Østlandet skal gi et bedre togtilbud til de reisende til en lavere kostnad.

Avtalen for Østlandet 1 består av lokaltogstekingene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski, og regiontogstrekningene Oslo S–Hakadal/Jaren, Stabekk–Moss, Oslo S–Mysen/Rakkestad, Oslo S–Ski og Oslo S–Halden (Regiontogstrekningen Oslo S–Gjøvik blir en del av avtalen Østlandet 1 fra desember 2024).

I avtalen for Østlandet 2 inngår regiontogstrekningene Skien–Eidsvoll, Drammen–Lillehammer, Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker–Kongsvinger og Notodden–Porsgrunn (Bratsbergbanen). I tillegg er det avtalt at den senest fra 2028 også utvides til å inkludere ruteleiene som i dag trafikkeres av Flytoget i tilbringer-tjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Disse kan da brukes til å forbedre det generelle togtilbudet på Østlandet, samtidig som det samlede togtilbudet til Oslo lufthavn opprettholdes.

Avtalen dekker et togtilbud som i siste normalår før koronapandemien hadde over 60 millioner reisende. I forbindelse med de nye avtalene om togtilbudet på Østlandet er det inngått en ny takst-samarbeidsavtale med kollektivselskapene som dekker Viken fylkeskommune; dvs. Brakar, Ruter og Østfold kollektivtrafikk (ØKT). I takstsamarbeidsavtalen åpnes det for at området med samme takst for buss og jernbane kan utvides fra Ruter til også å gjelde Østfold og deler av Buskerud. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismodeller for jernbanen, med sikte på ytterligere forenkling for kundene.

I de nye direktetildelte trafikkavtalene på Østlandet er det innført mekanismer for risikodeling mellom staten og operatøren knyttet til utviklingen av trafikkinntekter og for energikostnader. Statens utgifter i sum antas å bli lavere enn uten risikodeling ved at risikopåslag fra operatør blir lavere. Statens forpliktelser i avtalene er basert på anslag for den fremtidige utviklingen i Vygrup-pens inntekter og energikostnader, som er forbundet med stor usikkerhet. Statens utgifter til kjøp

av persontransport med tog kan bli høyere eller lavere enn dette, både totalt og i enkeltår, avhengig av den faktiske utviklingen i togselskapenes inntekter og energikostnader. Dette er samme prinsipp som ble lagt til grunn i reforhandlingen av avtalene om trafikkpakke 1-3 i etter av pandemien, jf. omtale i Resultatrapport 2022 under *Avtaler om drift av persontogtilbudet*.

*Trafikkpakke 1-3*

*Trafikkpakke 1 Sør* omfatter togtilbudet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen og driftes av Go-Ahead Norge AS.

*Trafikkpakke 2 Nord* omfatter togtilbudet i Midt- og Nord-Norge samt Dovrebanen og driftes av SJ Norge AS.

*Trafikkpakke 3 Vest* omfatter langdistansetog på Bergensbanen og lokaltog på Vossebanen og driftes av Vy Tog AS.

Avtalene omfatter en risikodeling der staten tar en andel av utgiftene dersom antall reisende blir lavere eller energiprisene blir vesentlig høyere enn lagt til grunn i de opprinnelige avtalene. Budsjettbehovet til trafikkpakkene er derfor usikkert og påvirkes av utviklingen i passasjertallene og energiprisene.

*Andre avtaler*

Vy Tåg AB har ansvaret for trafikken på Ofotbanen til desember 2024. Det er ordinært to daglige avganger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Jernbanedirektoratet har inngått trafikkavtale med SJ AB på strekningen Oslo–Riksgrensen (–Stockholm). Avtalen gjelder fra desember 2022 til desember 2027.

*Fullmakt*

I fullmakten til å pådra staten forpliktelser for kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår inngår avtalte forpliktelser for staten for trafikkpakkene 1-3, Østlandet 1 og Østlandet 2 samt trafikkavtalene på Ofotbanen og Oslo–Riksgrensen (–Stockholm), jf. forslag til romertallsvedtak.

*Infrastrukturavgifter*

Staten kjøper tjenester fra togoperatørene for at de skal drive persontogtrafikken. Togselskapene kompenseres over bevilgningen på post 70 for økte infrastrukturavgifter sammenliknet med nivået som lå til grunn for inngåtte avtaler. Statens

vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. For 2023 var det forutsatt et avgiftsnivå tilsvarende 1,2 mrd. kr. Dette er videreført i 2024.

#### *Nærmere om tilbudsforbedringer i 2024*

##### *Innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik*

Det ble i 2023 satt av midler til å innføre timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av at kryssingsspor ble ferdigstilt og innføring av signal- og sikringssystemet ERTMS på Gjøvikbanen. Innføring av ERTMS på Gjøvikbanen er utsatt til 2024. Det innføres derfor en ny pendleravgang i retning Gjøvik og forbedret togtilbud på lørdager, inntil ERTMS er ferdigstilt. Det er planlagt å innføre timesfrekvens når ERTMS er ferdigstilt.

##### *Innføring av ny rutemodell mellom Arna og Bergen*

Dobbeltspor mellom Arna og Bergen ferdigstilles i 2024, og fra våren innføres ny rutemodell på strekningen slik at togtilbudet forbedres fra halvtimes- til kvarters intervall.

##### *Kjøp av nye lokaltog*

I januar 2022 inngikk Norske tog avtale med Alstom om å kjøpe 30 nye lokaltogkjøretøy som leveres i perioden 2025–2026. Dette skal legge til rette for tilbudsforbedringer i Oslo-området på strekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski. De nye togene øker kapasiteten for lokaltogavgangene vesentlig og vil gi et betydelig løft for de reisende gjennom moderne informasjonssystemer, økt komfort samt tilpasninger til reisende med spesielle behov. De gamle togene som i dag brukes på disse strekningene, er gamle og har et stort vedlikeholdsbehov som gir mange feil i drift. Tog av type 69 på disse strekningene skal utangeres, mens tog av type 72 skal frigis til bruk på andre strekninger. Nye tog vil derfor gi et mer pålitelig tilbud.

##### *Kjøp av nye fjerntog (langdistansetog)*

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2021–2022) vedtok Stortinget kostnadsramme for kjøp av nye langdistansetog. I mars 2023 inngikk Norske tog avtale med Stadler om kjøp av 17 nye fjerntog som leveres i perioden 2026–2029. Det er bestilt 13 elektriske og fire bimodale togsett for bruk på alle fjerntogstrekningene i Norge. Disse

skal erstatte deler av dagens fjerntog som har nådd sin tekniske og økonomiske levetid. De nye togene kommer til å gi et betydelig løft for de reisende gjennom økt komfort, moderne informasjonssystemer og innredning samt tilpasninger til reisende med spesielle behov. Kontrakten inneholder opsjoner på å kjøpe ytterligere 33 doble togsett eller alternativt 66 enkle togsett.

##### *Håndtering av valuta i Norske tog – kjøp av lokaltog og fjerntog*

Norske tog kjøper nye tog fra utlandet hovedsakelig i euro og tar opp lån i norske kroner for å finansiere togene. Svingninger i valutakurs gir uforutsigbarhet for Norske tog, noe selskapet tidligere har løst ved å inngå valutasikringsavtaler i det private markedet. Staten er selvassurandør, noe som innebærer at staten som hovedregel ikke tegner forsikring. Dette tilsier at det heller ikke skal tegnes forsikringer mot valutarisiko. Norske tog har etter oppfordring fra Samferdselsdepartementet fulgt selvassurandørprinsippet og ikke valutasikret anskaffelsene om kjøp av henholdsvis lokaltog og fjerntog.

Stortinget har gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen for hhv. lokaltog og fjerntog. Styrings- og kostnadsrammen vil dermed tilpasses eventuelle økte eller reduserte finansieringsbehov som følge av valutakurssvingninger. Restverdigarantien vil også tilpasses valutakurssvingninger. Norske tog har rett til å inkludere realisert valutakurs som er benyttet for anskaffelsen i leien til togoperatørene, noe som innebærer at eventuelle økte utgifter til anskaffelsen som følge av endret valutakostnader vil bli dekket av statens fremtidige kjøp av persontransport med tog.

Dersom den norske kronen skulle bli betydelig svekket, vil egenkapitalandelen til Norske tog samtidig kunne bli betydelig redusert på kort sikt, og selskapet vil kunne komme i brudd med egenkapitalkrav i låneavtalene. Selskapets rating vil da risikere en nedgradering. I dagens låneavtale vil en egenkapitalandel på under 20 pst. være brudd på gjeldende betingelser. I slike tilfeller, og som følge av at staten har påtatt seg ansvaret for selskapets valutarisiko i anskaffelsene, vil det være nødvendig med rask tilførsel av egenkapital til selskapet. Samferdselsdepartementet er som eier opptatt av at Norske tog til enhver tid har en hensiktsmessig kapitalstruktur, og vil komme tilbake til Stortinget med forslag om tilførsel av egenkapital til selskapet dersom det blir nødvendig.

### *Midtlivsoppgradering av Type 72*

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2019–2020) vedtok Stortinget å gi restverdisikring til midtlivsoppgradering av lokaltogsett av Type 72. Dette er en nødvendig renovering og oppussing av togene som nå har kjørt halvparten av sin forventede levetid. Dette øker levetiden til togene, gir bedre pålitelighet og økt komfort for passasjerene. De første midtlivsoppgraderte togsettene skal settes i trafikk i løpet av 2024. Prosjektet er betydelig forsinket i sammenliknet med opprinnelig prosjektplan. Etter justert fremdriftsplan vil de siste ombygde togsettene leveres i løpet av 2026.

### **Post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold**

Det foreslås bevilget 8 630,1 mill. kr som er en økning på 10,1 pst. fra saldert budsjett 2023.

Bevilgningen skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur og til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde. Bevilgningsforslaget dekker også økte drifts- og vedlikeholdsutgifter for nye anlegg som blir tatt i bruk. Dette gjelder i hovedsak drift og vedlikehold av Follobanen, Arna–Bergen på Bergensbanen og innføring av signal- og sikringssystemet ERTMS. I bevilgningen inngår midler til opprydding og utbedring av skader etter ekstremværet *Hans*.

Avtalen som Samferdselsdepartementet har inngått med Bane NOR, gir foretaket større ansvar for resultater og for å holde de avtalesfestede økonomiske rammene. For å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike løsninger legges det derfor ikke føringer for fordelingen av bevilgningen på post 71. I 2024 innfører Samferdselsdepartementet en utvidet oppfølging av hvordan Bane NOR bruker bevilgningen til vedlikehold og effekten av tiltakene som prioriteres.

Bevilgningen til investeringer i jernbanen, jf. post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, kan også nyttes til fornying og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Avtalene mellom henholdsvis Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR gir muligheten til dette, jf. også omtale i Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*. Endrede forutsetninger for investeringsporteføljen i løpet av budsjettåret kan medføre endret fremdrift for prosjekter i porteføljen. Fastprisavtalene som

Bane NOR har inngått med Jernbanedirektoratet, vil også gi foretaket insentiv til å optimalisere prosjektene for å oppnå lavere prosjektkostnader enn avtalt. Lavere prosjektkostnader enn avtalt fastpris medfører at Bane NOR kan nytte mer til fornying og vedlikehold av jernbanen enn lagt til grunn i statsbudsjettet det enkelte år, eller finansiere overskridelser på andre prosjekter.

Det legges også til grunn at effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i Bane NOR kan friggi midler til fornying.

### *Inntektsforutsetninger*

Bevilgningen til drift og vedlikehold er nettobudsjettet. Inntektene fra infrastrukturavgifter for ikke-kommersiell trafikk, salg av utstyr og tjenester og videresalg av elektrisitet tilfaller Bane NOR direkte og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Bane NOR finansierer drift og vedlikehold med en inntekt på om lag 2,4 mrd. kr i 2024.

Det er lagt opp til at togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på infrastrukturavgiftene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under post 70 Kjøp av persontransport med tog. Bane NORs samlede inntekter fra infrastrukturavgifter er anslått til 1,2 mrd. kr i 2024, som er en videreføring av nivået fra 2023.

### *Drift*

Utgiftene til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen på et normalt nivå etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

### *Vedlikehold*

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er vedlikeholdet viktig for å oppnå bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Nye anlegg har etter en innkjøringsfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig medfø-

rer flere anlegg med økt kompleksitet, i kombinasjon med at trafikkmengden øker, økte vedlikeholdsutgifter for å opprettholde ønsket kvalitet og standard.

Bane NOR iverksetter målrettede tiltak for å bedre driftsstabiliteten på særlig utsatte strekninger i Østlandsområdet. Bl.a. vil Bane NOR prioritere fornying av kontaktledningsanlegg, spor og bruer. På lengre sikt ventes det at utskifting av dagens signalanlegg med det moderne signal- og sikringssystemet ERTMS vil bedre driftsstabiliteten.

Vedlikehold av jernbane deles inn i hovedkategoriene:

- korrektivt vedlikehold
- forebyggende vedlikehold
- fornying.

Av hensyn til togfremføringen prioriterer Bane NOR *korrektivt vedlikehold* for å rette vesentlige feil og feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og økt sårbarhet for driftsavbrudd etter ras og flom.

*Forebyggende vedlikehold* omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Utbedring gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnesliping, ballastsupplering mv.

*Fornyning* omfatter større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene samt mindre tiltak som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Dette bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, noe som er nødvendig for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

Anlegg fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje, og når det er rimeligere å skifte ut anleggene fremfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand, noe som påvirker driftsstabiliteten. Bane NOR arbeider etter en langsiktig fornyingsplan

som oppdateres med tilstandsutviklingen i infrastrukturen og tilpasses prioriteringene i statsbudsjettet.

Behovet for vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen er stort. I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble nytt grunnnivå for fornying vurdert til 5,5 mrd. kr per år, justert for prisvekst. Grunnivået er definert som et økonomisk minimumsnivå for fornying av jernbanesystemet for å unngå økt etterslep. Beregningen av vedlikeholdsetterslepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Etterslepet er i 2023 anslått til å øke med 1,3 mrd. kr til 31,1 mrd. 2024-kroner ved utgangen av 2023. Det foreslås å bruke om lag 3,7 mrd. kr til fornying i 2024. Da vil vedlikeholdsetterslepet øke med 1,8 mrd. kr til 32,9 mrd. kr ved utgangen av 2024. I Nasjonal transportplan 2025–2036 vil regjeringen legge frem en helhetlig plan for prioriteringer ved drift, vedlikehold og fornying av jernbaneinfrastrukturen. Metodikken for beregning av vedlikeholdsetterslepet vil bli endret til å beregne behov for fornying på bakgrunn av anleggenes alder, levetid og tilstand.

#### *Klimatilpasninger*

Ekstremværet i august 2023 førte til omfattende skader på jernbaneinfrastrukturen og har vist hvor viktig det er at infrastrukturen bygges og oppgraderes for å tåle mer og kraftigere ekstremvær. I 2024 prioriteres fornyingstiltak som oppgradering og forbedring av dreneringsanlegg i jernbanens underbygning, snøoverbygg, og snø/skredskjerming, som skal bidra til å redusere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer. Det gjennomføres med faste intervaller generiske kontroller av terrenget langs sporet og underbygning. Disse kontrollene samt kartlegging av rasutsatte områder er grunnlaget for vurderinger av hvor det må prioriteres tiltak. Som en del av mindre investeringer innen sikkerhet og miljø på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer utføres også sikringstiltak basert på kontinuerlig kartlegging av flom- og rasutsatte områder.

#### *Fullmakter*

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel har Samferdselsdepartementet inngått en avtale med Bane NOR, med intensjon om å revidere den hvert år, der staten bl.a. forplikter et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Det tas sikte på å

erstatte avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR med et oppdragsbrev fra 2024. Minimumsnivået er i gjeldende avtale fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 28 480 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2025, 2026, 2027 og 2028 på henholdsvis 7 770 mill. kr, 7 340 mill. kr, 6 900 mill. kr og 6 470 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Det vises til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og til omtalen av styring av jernbanesektoren under Utdfordringer, mål og prioriteringer i 2023 i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, der opplegget for bl.a. fullmakten til drift og vedlikehold er nærmere redegjort for.

#### *Nedlegging av Numedalsbanen*

Det nasjonale jernbanenettet er den statlige jernbaneinfrastrukturen som er planlagt for persontransport og/eller godstransport og som Bane NOR forvalter. Dette begrenser og mulighetene til annen arealbruk innenfor en sone på 30 meter på hver side av traséen, jf. § 10 i jernbaneloven. Så lenge strekningene regnes som en del av det nasjonale jernbanenettet, kan arealene ikke brukes til andre formål.

I februar og juli 2022 mottok Samferdselsdepartementet anbefaling fra Jernbanedirektoratet om å ta ut Numedalsbanen og Ålgårdbanen av det nasjonale jernbanenettet. Det har ikke vært togtrafikk på strekningen Flesberg–Rødberg på Numedalsbanen på mange år. Deler av Numedalsbanen vil nå bli tatt ut av det nasjonale jernbanenettet og frigitt til andre formål enn togtrafikk. Samferdselsdepartementet vurderer at Ålgårdbanen ikke tas ut av det nasjonale jernbanenettet nå.

Bane NOR har vurdert at det ikke er markedsgrunnlag for å etablere ordinær trafikk, tømmerterminaler eller gods på jernbanen nord for Flesberg og anbefaler derfor å ta den 62 km lange strekningen Flesberg–Rødberg på Numedalsbanen ut av det nasjonale jernbanenettet. Bane NOR gjennomførte en høring, og de fleste berørte kommunene er positive til å ta den foreslåtte delen av Numedalsbanen ut av det nasjonale jernbanenettet. Jernbanedirektoratet støtter Bane NORs anbe-

faling. Samferdselsdepartementet deler disse vurderingene.

I sin høringsuttalelse til Bane NOR påpekte Riksantikvaren at det var behov for mer kunnskap om konsekvensene for den fredete strekningen Rødberg–Rollag av å ta Numedalsbanen på strekningen Flesberg–Rødberg ut av det nasjonale jernbanenettet. Bane NOR vurderer at dagens fredning av strekningen Rollag–Rødberg ikke berøres av at banen nord for Flesberg tas ut av det nasjonale jernbanenettet. I mars 2021 oversendte Jernbanedirektoratet en sammenfatning av Bane NORs vurderinger til Riksantikvaren. Riksantikvaren har gitt tilbakemelding på at de oppfatter at Bane NOR har redegjort for konsekvensene for det fredete kulturminnet på en tilstrekkelig måte.

Arealene og traséen vil bli frigitt til andre formål enn togtrafikk. Formelle prosesser tilknyttet delvis vederlagsfri avhending og etterbruk blir satt i gang i 2024. I dialog med lokale myndigheter vurderer Bane NOR som infrastruktureier på vanlig måte ev. etterbruk av banestrekningen.

#### **Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer**

Det foreslås bevilget 17 366,1 mill. kr til planlegging og utbygging av ny infrastruktur, inkl. ERTMS.

Bevilgningsforslaget legger til rette for å opprettholde rasjonell gjennomføring av alle oppstartede prosjekter som skal gi kortere reisetider og flere avganger på banestrekninger flere steder i landet. Videre prioriteres planlegging av flere av effektpakkene for jernbane omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033 og oppstart for bygging av effektpakkene *flere tog i Oslo-navet og flere tog på Trønderbanen*.

Bygging av dobbeltspor eller lengre dobbeltsporparseller samt ERTMS og banestrømforsyning er tiltak i effektpakkene som vil bidra til økt kapasitet for person- og godstog. Effektpakkene for kombitransport vil gi økt strekningskapasitet for godstransport på strekningene Oslo–Narvik via Sverige, Oslo–Trondheim, Trondheim–Bodø og Oslo–Bergen.

Det settes også av midler til mindre, men strategisk viktige investeringstiltak, som bl.a. er nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten samt gjøre togtransport mer attraktivt for passasjerer og godstransportører.

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2024 er:

- økte kostnader under byggingen, noe som forsterkes i dagens situasjon med høy prisvekst. Dette fører til at igangsatte prosjekter blir dyrere enn planlagt og handlingsrommet for å sette i gang og planlegge nye prosjekter mindre
- høy risiko for forsinket fremdrift i ERTMS-prosjektet, som også kan påvirke fremdrift i andre effektpakker
- mangel på råvarer og tilgang på ressurser
- tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet til å gjennomføre prosjektene i et marked med mange oppdrag og stigende priser
- redusert fremdrift og økte kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder, bl.a. som følge av arealplanutfordringer

- usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene.

Prioriteringene innenfor bevilgningsforslaget er omtalt under Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer. Fordelingen av investeringsbudsjettet er en foreløpig plan, basert på prognoser og estimater som var tilgjengelig da budsjettforslaget ble utarbeidet. Bane NOR vil tilpasse fremdrift og gjennomføring av prosjektporteføljen dersom forutsetninger lagt til grunn for gjennomføringen endrer seg.

Tabell 4.34 viser store prosjekter som er igangsatt, med henvisning til proposisjonen der det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 4.34 Store jernbaneprosjekter

Effektpakke (strekning) Prosjekt	Først lagt frem	Opprinnelig kostnadsramme	Gjeldende kostnadsramme
<i>ERTMS</i>			
ERTMS-prosjektet	Prop. 126 S (2015–2016)	37 436	37 436
<i>Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)</i>			
Venjar–Eidsvoll–Langset (tas i bruk i 2023)	Prop. 13 S (2017–2018)	7 845	7 845
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	11 130	11 130
Sørli–Åkersvika	Prop. 1 S (2021–2022)	9 429	9 429
<i>Flere og raskere tog på Østfoldbanen, (Oslo–Ski)</i>			
Follobanen (ferdigstilles 2023)	Prop. 97 S (2013–2014)	28 556 <sup>1</sup>	37 516
<i>Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)</i>			
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 746	2 746
<i>Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)</i>			
Barkåker–Tønsberg (ferdigstilt)	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 992	1 992
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	17 945	17 945
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	9 063	9 063
<i>Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)</i>			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 470 <sup>1</sup>	5 014
Fløen–Bergen/Nygårdstangen	Prop. 193 S (2020–2021)	4 900	4 900
<i>Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)</i>			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	11 781	21 582

<sup>1</sup> Ved årsskiftet 2021/2022 overskred faktiske påløpte kostnader den opprinnelige kostnadsrammen for både Follobanen og Arna–Fløen. Opprinnelige rammer for prosjektene Follobanen og Arna–Fløen er dermed kun prisjustert t.o.m. 2021.

Kostnadsrammen for Oslo–Ski ble endret ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021). For Arna–Fløyen ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjoner*, jf. Innst. 472 S (2016–2017), mens for Sandbukta–Moss–Såstad ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021).

Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer

Målet med investeringene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom f.eks. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som investeringene under planlegging eller utbygging skal bidra til å realisere, er:

- elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen som legger til rette for å bruke nytt togmateriell med bedre komfort og økt kapasitet, fleksibilitet for togselskapene og reduksjon av klimagassutslipp og lokal luftforurensing
- to tog i timen og redusert reisetid på Dovrebanen mellom Oslo og Hamar
- inntil fire tog i timen og redusert reisetid på Vestfoldbanen mellom Oslo og Tønsberg
- flere avganger og kortere reisetid på Østfoldbanen mellom Oslo og Moss samt kortere reisetid på strekningen Oslo–Halden
- økning fra halvtimes- til kvarters intervall på Vossebanen mellom Arna og Bergen og økt kapasitet på Nygårdstangen godsterminal
- økt kapasitet for godstransport ved Narvik stasjon som vil gi mer effektiv godstransport
- utvikle tilbudet på Trønderbanen og på sikt hyppigere avganger og redusert reisetid
- tiltak for å kunne ta i bruk nytt togmateriell i og rundt Oslo som vil gi økt transportkapasitet og bedre komfort samt at nye togsett bidrar til at det oppstår færre forsinkelser knyttet til feil på togene
- rasjonell videreføring av det nye signalsystemet ERTMS som skal innføres på hele jernbanenettet og som bl.a. gir bedre driftsstabilitet
- banestrømforsyningstiltak på Østlandet som er nødvendig for å ta i bruk flere tog, gi en mer robust jernbane med bedre driftsstabilitet og øke jernbanenettets kapasitet.

#### *Infrastruktur for nytt togmateriell (Oslo-navet)*

Effektpakken omfatter nødvendige infrastrukturtiltak på strekningene mellom Oslo og Ski og Spikkestad og Lillestrøm for å legge til rette for tilbudsforbedringer. Det anslås å bruke om lag 510 mill. kr for å tilpasse eksisterende infrastruktur til nye lokaltog. Bane NOR planlegger byggestart på begge strekningene i 2024, og det er planlagt at nye tog skal tas i bruk i desember 2026. Den største risikoen er en stram fremdriftsplan og usikkerhet om omfanget på tiltakene. Omfanget av infrastrukturtiltak som er nødvendig for å fase inn nye lokaltog i Osloområdet, har økt noe og vil medføre økte kostnader sammenliknet med anslaget på 1,6 mrd. kr som ble omtalt i Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet*. Dersom anslag på kostnader for enkelte av infrastrukturprosjektene i effektpakken endres slik at terskelverdien på 1 mrd. kr overstiges, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnads- og styringsramme for de aktuelle prosjektene.

#### *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski)*

Follobanen ble tatt i bruk i desember 2022. Dette har økt antall avganger og nær halvert reisetiden mellom Oslo S og Ski samt økt antall avganger for lokaltog på strekningen mellom Ski og Stabekk som går på Østfoldbanen. Det anslås å bruke om lag 880 mill. kr til avsluttende arbeider, arbeid med sluttdokumentasjon og sluttoppgjør med entreprenører i 2024.

#### *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)*

Det settes av om lag 2,6 mrd. kr til utbygging av Indre InterCity mellom Oslo og Moss på Østfoldbanen. Effektpakken vil gi en tilbudsforbedring med mulighet for flere avganger for regiontog mellom Oslo og Moss og redusert reisetid for regionekspresstogene til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden.

#### *Sandbukta–Moss–Såstad*

Prosjektet omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor, inkl. to tunneler og ny jernbanestasjon i Moss.

Etter oppstart av anleggsarbeidene i 2020 ble det oppdaget store forekomster av kvikkleire i Moss sentrum. Da kostnadsrammen for prosjektet ble økt i 2021, ble det også orientert om at

strekningen som opprinnelig var planlagt tatt i bruk 2024, først kunne tas i bruk i 2026, jf. Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* og Innst. 648 S (2020–2021).

Pågående byggearbeider i tunnelene og med dobbeltsporet videreføres i 2024. Det er inngått kontrakter med rådgivere for detaljering av grunnstabilisering og for grunnarbeidene knyttet til å stabilisere kvikkleiren i Moss sentrum. Kontrakt med entreprenør skal inngås mot slutten av 2023. I 2024 gjennomføres etterarbeider i tunnelene, og arbeidet med å stabilisere kvikkleiren i sentrum videreføres. Jernbaneprosjektet er dermed også blitt et svært viktig sikringsprosjekt for Moss by ved at store områder i Moss får en betydelig bedre stabilitet i grunnforholdene enn byen tidligere har hatt. Utgiftene til dette dekkes innenfor prosjektets kostnadsramme.

Ny informasjon om og forståelse av grunnforholdene har avdekket større utfordringer med grunnforholdene enn det som ble lagt til grunn da kostnadsrammen ble økt i 2021. Arbeidene i Moss sentrum er sikkerhetskritiske med potensielt svært store konsekvenser, noe som har lagt sterke føringer for valg av løsninger, gjennomføringsmetodikk og kontrollregime ved gjennomføring. Arbeidene må gjennomføres svært varsomt, og stabiliteten i området må konstant overvåkes under byggingen. Dette har konsekvenser for fremdriftsplan og kostnadsestimat, samtidig som det vil være vesentlig usikkerhet knyttet til kostnader og fremdrift i prosjektet, så lenge det pågår arbeid med tiltak for å stabilisere området.

Foreløpige anslag indikerer et kostnadsestimat på om lag 5,2 mrd. 2022-kr over kostnadsrammen som Stortinget vedtok i 2021. Det er nå anslått at prosjektet kan tas i bruk i 2030. Bane NOR skal gjennomføre ekstern kvalitetssikring av anslagene for fremdrift og kostnader høsten 2023. Resultatet av den eksterne kvalitetssikringen vil bli fulgt opp av Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til ny kostnadsramme.

#### *Anlegg for togparkering i Moss*

Det skal bygges et togparkeringsanlegg sør for Moss. Togparkeringen er nødvendig for at den planlagte tilbudsforbedringen mellom Oslo og Moss skal kunne realiseres når dobbeltsporstrekningen Sandbukta–Moss–Såstad åpner.

Prosjektet tas i bruk samtidig med åpningen av Sandbukta–Moss–Såstad. Planleggingsarbeidet videreføres i 2024. Den største risikoen i pro-

sjektet er forsinkelse av reguleringsplanvedtak. Det arbeides med å sikre tilstrekkelig involvering i henhold til plan- og bygningsloven.

#### *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)*

Det settes av om lag 3,2 mrd. kr til utbygging på Vestfoldbanen. Effektpakken vil gi mulighet for kortere reisetid og kapasitet for inntil fire tog i timen hele dagen mellom Oslo og Tønsberg fra 2025. Det er risiko for at fremdriften kan bli påvirket dersom det oppstår ytterligere forsinkelser i ERTMS-prosjektet.

#### *Drammen–Kobbervikdalen*

Prosjektet omfatter 10 km dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Skoger, gjennom både en ny løsmassetunnel og en bergtunnel i Strømsåsen. Drammen stasjon skal utvides fra fem til seks spor og heves av hensyn til flom. I tillegg skal det bygges tre nye spor fra Drammen stasjon til Sundhaugen.

I 2024 videreføres byggearbeidene i tilknytning til stasjonen og jernbanetekniske arbeider. Det er planlagt at anlegget skal tas i bruk i 2025.

#### *Nykirke–Barkåker*

Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor og ny Skoppum stasjon. I tillegg skal den eksisterende Tangentunnelen oppgraderes, og det skal bygges tre nye tunneler, to bruer og en viltovergang. I 2024 vil arbeid med signalanlegg og jernbanetekniske arbeider fortsette. Det er planlagt at anlegget skal tas i bruk i 2025.

#### *Innføring Tønsberg stasjon*

Prosjektet omfatter ombygging på Tønsberg stasjon, inkl. å legge til rette for innføring av ERTMS. Byggearbeidet vil pågå i 2024. Tiltaket skal etter planen stå ferdig samtidig med Nykirke–Barkåker.

#### *Anlegg for togparkering*

Det skal bygges anlegg for togparkering ved stasjonene Tønsberg, Drammen, Dal, Hove, Eidsvoll, Kongsvinger og Kongsberg. Anleggene bygges ut for å dekke behov for parkering for eksisterende og nytt togmateriell som skal fases inn frem mot de planlagte tilbudsforbedringene på Vestfoldbanen. Tiltakene har også effekt for tilbudsforbedringer på Dovrebanen, jf. omtale under.



### *Øvrige tiltak*

For å kunne realisere den planlagte tilbudsforbedringen skal det i tillegg bygges nytt kontaktledningsanlegg på strekningen Kobbervikdalen–Holm.

### *Flere tog på Jærbanen (Ganddal-Stavanger)*

Det settes av om lag 12 mill. kr til videre planlegging av Ganddal vendespor. Utvikling av Jærbanen styrker lokal- og regiontrafikken på Nord-Jæren, og effektpakken bidrar til nullvekstmålet i byområdet. Effektpakken vil gi en tilbudsforbedring med mulighet for dobling av frekvensen mellom Ganddal og Skeiane, til fire avganger i timen.

### *Flere tog på Vossebanen (Arna-Bergen)*

Det settes av om lag 540 mill. kr til utbygging mellom Arna og Bergen. Effektpakken gir sammenhengende dobbeltspor på strekningen mellom Arna og Bergen og modernisering av Nygårdstangen godsterminal. Tiltakene vil gi mulighet for å doble frekvensen for persontrafikken i byområdet, til fire tog i timen mellom Arna og Bergen, og mer enn 50 pst. økt kapasitet med en modernisert, effektiv og utslippsfri terminal for godstrafikken.

### *Arna–Fløen*

Arna–Fløen og Arna stasjon, inkl. ny tunnel ble tatt i bruk i 2022. Arbeidene på Arna stasjon er ferdige, og i løpet av 2023 er det planlagt å ferdigstille tunnelarbeidene i det gamle tunneløpet i Ulriken tunnel. I 2024 gjennomføres antikvarisk gjenoppbygging av bygninger i Fløen-området, avslutning av flere kontraktsforhold og ferdigstillelse av prosjektet.

### *Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal*

Prosjektet omfatter 1,3 km nytt dobbeltspor fra Fløen til Bergen stasjon, oppgradering av dagens spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, bl.a. nytt signal- og sikringsanlegg, samt at Nygårdstangen godsterminal moderniseres.

Ombygging av godsterminalen er planlagt ferdigstilt i 2023. Deretter vil arbeidene for ombygging av stasjonsområdet og etablering av nytt sikringsanlegg sluttføres. Tiltaket skal stå ferdig innen 2025, med mulighet for å ta anlegget i bruk i 2024.

### *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)*

Det settes av om lag 3,9 mrd. kr til utbygging på strekningen Oslo–Hamar på Dovrebanen. Effektpakken skal ved ruteterminskiftet i desember 2027 gi en tilbudsforbedring med mulighet for økt frekvens og redusert reisetid for regionekspresstog og økt kapasitet for øvrig trafikk mellom Oslo og Hamar. Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på strekningen mellom Oslo og Åkersvika gjør det mulig å gå fra ett til to regiontog i timen på strekningen Oslo–Hamar. Den økte frekvensen til og fra Hamar vil knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene bedre sammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo. Tilbudsforbedringen bidrar til å redusere reisetiden på strekningen og lavere klimagassutslipp fra persontogtrafikken. Den største risikoen for prosjektene i effektpakken er avhengigheten mot ERTMS og ev. forsinkelser i dette prosjektet.

### *Venjar–Eidsvoll–Langset*

Prosjektet omfatter utvidelse fra enkeltspor til dobbeltspor mellom Venjar og Eidsvoll, jernbanetekniske arbeider på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Langset. Strekningen er om lag 13,5 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen. Anlegget skal etter planen tas i bruk i 2023, og det vil gjennomføres etterarbeider i 2024 som fjerning av midlertidig fylling i Vorma og tilrettelegging for at dagens jernbanebru kan tas i bruk som gang- og sykkelvei.

### *Kleverud–Sørli*

Prosjektet omfatter 16 km dobbeltspor fra Kleverud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru (1 040 meter) over Tangenvika, tre km tunnel mellom Kleverud og Espa (Hestnestunnelen), ny stasjon på Tangen, ny omformerstasjon på Jessnes og nytt signalanlegg. Arbeidene med Hestnestunnelen, Tangenvika jernbanebru og traséen for Tangenvika videreføres i 2024.

### *Sørli–Åkersvika*

Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor fra Sørli til Åkersvika og ny stasjon på Stange. Ved utgangen av 2023 vil kontrakt for grunnarbeider i traséen til Stange være inngått. Det planlegges å inngå resterende kontrakter i 2024. Arbeidene på Stange stasjon starter i 2024. Tiltaket ferdigstilles, samtidig med Kleverud–Sørli. Prosjektet er pilotpro-

sjekt for tilbakeføring av landbruksareal etter at strekningen er tatt i bruk.

#### *Anlegg for togparkering*

Det skal bygges parkeringsanlegg på Hove i Lillehammer. Byggestart er i 2023.

#### *Flere og raskere tog på Gjøvikbanen*

Det settes av om lag 50 mill. kr til å ferdigstille effektpakken. Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring med mulighet for flere avganger og jevne rutetider på Gjøvikbanen på dagtid samt en økning fra ett tog hver andre time til ett tog i timen mellom Oslo og Gjøvik.

#### *Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)*

Det settes av om lag 500 mill. kr til effektpakken. Effektpakken som legger til rette for å bruke nytt togmateriell, skal gi en tilbudsforbedring på strekningen Støren–Steinkjer ved mer effektiv fremføring av person- og godstog, økt fleksibilitet for tog-selskapene fordi en større del av jernbanenettet kan trafikkeres med elektriske tog samt reduksjon av klimagassutslipp og noe redusert lokal luftforurensing i Trondheims-regionen. De nye togene som kan kjøre både på strøm og diesel, gir økt komfort og bedre kapasitet.

#### *Deelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen*

Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Nordlandsbanen). Elektrifisering av Leangenbanen (Stavne–Leangen) er også en del av prosjektet.

Prosjektet legger til rette for mer effektiv fremføring av person- og godstog, og mer effektiv og fleksibel togtrafikk. Elektriske tog gir mindre støy enn dieseltog og har ikke direkte utslipp av partikler og klimagasser.

Elektrifisering innebærer bl.a. bygging av ny omformerstasjon ved Hell, master og fundamenter, kontaktledning, transformatorer og høyspentlinjer. I 2023 ferdigstilles strekningen Trondheim–Stjørdal, og i 2024 ferdigstilles gjenstående arbeid på Meråkerbanen samt omformerstasjon på Eidum på Hell. Det er planlagt å ta i bruk hele strekningen ved utgangen av 2024.

#### *ERTMS*

Det settes av om lag 1,7 mrd. kr til effektpakken, inkl. om lag 100 mill. kr til valutatillegg. Dagens signalanlegg er basert på gammel teknologi, og er ofte utsatt for feil. Bane NOR skal derfor fornye signalanlegget. Det skal gi færre forsinkelser og flere tog i rute for passasjerer og gods. ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, trafikkstyring og utstyr om bord i tog. Det nye signalsystemet skal tas i bruk trinnvis på hele jernbanenettet. Hovedaktivitetene er ombygging av tog, utrulling av nytt signalanlegg og utvikling av nytt trafikkstyringssystem.

#### *Tilskuddsordning for ombordutstyr i tog*

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for ERTMS-utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene ved å bygge om tog. Støtteordningen er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd til ordningen utgiftsføres på post 74 Tilskudd til togmateriell mv., men dekkes gjennom omdisponering av midler fra post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, jf. stikkordsfullmakt. Behovet i 2024 anslås til 120 mill. kr. Resterende del av finansieringsbehovet for ombygning av togene bevilges over post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

#### *ERTMS Trinn 2*

Innføringen av ERTMS er forsinket i forhold til opprinnelig plan og skyves ut i tid på flere strekninger. I perioden 2022–2025 er det planlagt å ta i bruk ERTMS på strekningene Bodø–Grong på Nordlandsbanen, Roa–Gjøvik på Gjøvikbanen og Drammen–Tønsberg på Vestfoldbanen.

I 2024 vil det pågå prosjektering, forberedende arbeider og installasjoner på flere banestrekninger, herunder Gjøvikbanen Nord, Bergensbanen og Nordlandsbanen. Programvare for Trafikkstyring skal videreutvikles og tilpasses mer komplekse banestrekninger etter åpningen av første banestrekning. Gjøvikbanen Nord og Grong–Bodø på Nordlandsbanen er planlagt satt i drift i 2024.

#### *Risiko og oppfølging av implementering av ERTMS*

Innføringen av ERTMS er et komplekst prosjekt med flere elementer, mange avhengigheter og utvikling av nye programvarer parallelt. Bane

NOR er helt avhengig av riktige leveranser til rett tid fra alle leverandørene for å realisere ERTMS etter planen.

Innføringen av ERTMS har høy risiko. Det er knyttet risiko til ombygging av tog og levering av trafikkstyringssystem og signalanlegg. Risikoen er bl.a. knyttet til globale logistikkutfordringer og at det ikke er tilstrekkelig tilgang på komponenter og kapasitet ved verksteder for ombygging. Videre er det avhengigheter til både avviklingen av dagens tilbud, fremtidige tilbudsforbedringer og driftsstabilitet. Den fastsatte kostnadsrammen legges fortsatt til grunn, men kostnadsutviklingen vil følges nøye.

På bakgrunn av bl.a. risikobildet er fremdriftsplanen for innføringen av ERTMS gjennomgått på nytt. Bane NOR har utarbeidet utkast til revidert Nasjonal signalplan som er sendt på høring. Her foreslås det at sluttdato for ferdigstilling av ERTMS på hele jernbanenettet utsettes fra 2032 til 2034. Den viktigste endringen er at innføring av ERTMS i Oslo-korridoren foreslås skjøvet ut i tid, bl.a. for å få erfaring fra andre områder slik at risiko ved innføring av ERTMS i dette komplekse området blir redusert.

Det er avgjørende med god koordinering mellom de ulike aktørene i sektoren for å identifisere avhengigheter og treffe riktig tiltak for å sikre en totalt sett hensiktsmessig utrulling av ERTMS. Jernbanedirektoratet har etablert et sektorovergrepene samarbeid som følger utviklingen i risikobildet tett for å treffe avbøtende tiltak. Et viktig risikoreducerende tiltak er revisjonen av Nasjonal signalplan, med formål om lavere ombyggingstakt av tog og bedre koordinering mot andre prosjekter og planlagte tilbudsforbedringer. Risikostyring av ERTMS vil være sentralt i Samferdselsdepartementets oppfølging av Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

#### *Banestrømforsyning*

Det settes av om lag 360 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak innen banestrømforsyning. Effektpakken skal bidra til en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet. Tiltakene i effektpakken omfatter i hovedsak økt kapasitet for banestrømforsyning på Østlandet.

#### *Planlegging og oppstart av effektpakker*

Det settes av om lag 1,2 mrd. kr til videre planlegging og oppstart av enkelte tiltak innenfor effektpakkene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2022–2033, og til nye effektpakker.

Effektpakken *Kombitransport gods* skal bidra til å styrke kombitransporten på de mest trafikkerte strekningene, henholdsvis Oslo–Bergen, Oslo–Narvik, Oslo–Trondheim og Trondheim–Bodø. Tiltak på disse strekningene vil også ha positive effekter for annen type godstransport på bane og legger til rette for å overføre gods fra vei til bane og vil redusere kostnader for næringslivet samt redusere utslipp. Flere av tiltakene vil i tillegg gi effekter for fjernogtrafikken. Tilbudet på de fire strekninger skal utvikles i takt med markedet.

Effektpakken *Flere tog i Oslo-navet* skal gi en forbedret rutemodell på Østlandet. Den vil gi mulighet for flere avganger og kortere reisetid for mange strekninger på hele Østlandet, både for lokaltogene rundt Oslo og regiontogene. Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak på strekningen mellom Ski og Kråkstad på Østfoldbanens Østre linje, Lysaker og Asker på Askerbanen, Asker og Drammen på Drammenbanen, Asker og Spikkestad på Spikkestadbanen, Oslo S og Lillestrøm på Hovedbanen, og avgreining til Gjøvikbanen. I effektpakken inngår prosjektene retningsdrift Brynsbakken, ny avgreining Østre linje, vendespor Asker, Grorud ventespor og Sandvika stasjon. Det er planlagt oppstart av byggearbeider på Oslo S og Lillestrøm i 2024.

Effektpakken *Flere tog på Vossebanen (Myrdal–Bergen)* skal bidra til å redusere reisetiden og øke kapasiteten på strekningen. Effektpakken består av kryssingsspor og plattformtiltak.

Effektpakken *Flere tog på Trønderbanen* skal bidra til en økning i frekvens på pendelen Støren–Steinkjer. Det er planlagt en rekke tiltak som skal gjøre det mulig med to tog i timen på Trønderbanen. I 2023 foreligger reguleringsvedtak i samtlige kommuner i området, og detaljplanlegging er ferdigstilt som grunnlag for ekstern kvalitetssikring. Det legges opp til byggestart i 2024. Fremdriften har avhengighet til fremdriften i ERTMS-utrulling på strekningen.

Effektpakken *Bedre nettdekning* skal gi bedre mobilnett for reisende med tog. Tiltakene i effektpakken gjelder investeringer i tunnelene. Det er usikkerhet innenfor det videre planarbeidet og kostnader. Omfanget og nivået på strekningspakker skal defineres i planleggingsarbeidet som gjennomføres i forprosjektet.

#### *Nye effektpakker*

I 2024 skal det planlegges og legges til rette for bygging av infrastruktur som er nødvendig for å ta i bruk nytt togmateriell på strekningen mellom

Stabekk på Drammenbanen og Moss på Østfoldbanens Vestre linje samt mellom Oslo S og Mysen/Rakkestad på Østfoldbanens Østre linje. Det skal også planlegges for å legge til rette for ERTMS på de ytre InterCity-strekningene samt videre planlegging av andre effektpakker omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033.

#### *Mindre investeringer*

I tillegg til arbeid med effektpakkene, anslås det å bruke 1,8 mrd. kr til mindre, men strategisk viktige investeringer.

#### *Mer gods på bane*

Investeringstiltakene omfatter mindre tiltak som har stor effekt, f.eks. på godsterminaler, forlengelse av kryssingsspor og andre sporarbeider og infrastrukturtiltak som bidrar til bedre vilkår for godstransport på jernbanen. For å flytte mer godstransport over på jernbane er det i tillegg en tilskuddsordning, jf. omtale under post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane.

#### *Stasjoner og knutepunkter*

Investeringstiltakene bidrar til en enklere reisehverdag gjennom å utvikle velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkter. Tiltakene skal bedre kapasiteten, tilgjengeligheten, informasjonen og sikkerheten på togstasjoner. Stasjoner med flest av- og påstigninger er prioritert. Midler til stasjons- og knutepunktutvikling som inngår i byvekstavtalene er omtalt under kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder.

#### *Sikkerhet og miljø*

Investeringstiltakene bidrar til å øke trafiksikkerheten og redusere negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur. Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt. Aktuelle sikkerhetstiltak er å fjerne usikrede planoverganger og sikthindre samt rassikring. Tiltak for ytre miljø kan være investeringer som gir bedre tilpassing av terrenget langs banen for mer naturbasert vegetasjonskontroll og vannkvalitet. Andre investeringer kan redusere hindringer for dyr og redusere støy fra eksisterende jernbane. Det er planlagt økt arbeid med sikring og sanering av planoverganger.

#### *Sikker kjøreveis-IKT*

Investeringstiltakene bidrar til styrket driftsstabilitet, økt sikkerhet og bedre samhandling. Tiltakene gir økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. togfremføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler og informasjon til de reisende. Data som tjeneste skal gi bedre innsikt og beslutninger i jernbanesektoren gjennom etablering av en integrasjons- og dataplattform. Et tiltak vil være å utbedre deknningen for å opprettholde og forbedre høy tilgjengelighet og stabile togradtjenester mellom tog og togsentraler. Andre tiltak er å bygge nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet for bl.a. ERTMS, innføre tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og håndtering av potensielle uønskede sikkerhetshendelser.

#### *Signalsystemer – videreutvikle ERTMS*

Investeringstiltakene bidrar til at det kan tas ut mer effekt av den nye teknologien og øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur. Signal- og sikringssystemet ERTMS legger til rette for enklere løsninger for samtidig innkjøring, noe som øker fleksibiliteten på enkeltsporede strekninger. Videre kan ERTMS gi økt kapasitet fordi togene kan kjøre med kortere avstand til hverandre og gir økt sikkerhet ved at det er enklere å sikre planoverganger.

#### *Tinnosbanen*

Det settes av i alt 40 mill. kr til planlegging av tiltak for istandsetting av deler av Tinnosbanen fordelt med 20 mill. kr i 2024 og 2025.

#### *Fullmakt*

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for fremtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 57 300 mill. kr og en ramme som faller i årene 2025, 2026, 2027 og 2028 på henholdsvis 15 630 mill. kr, 14 760 mill. kr, 13 890 mill. kr og 13 020 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Det vises til Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og til omtalen av styring av jernbanesektoren under *Utfordringer, mål og prioriteringer i 2023*, der opplegget for bl.a. fullmakten til investeringer er nærmere redegjort for.

### Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 10,6 mill. kr til å dekke halvparten av ombygningskostnadene av ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog. På grunn av forsinkelser i ERTMS-prosjektet er ombyggingen av tog med ombordutrustning utsatt.

Nytt signalsystem innebærer at fysiske installasjoner langs togskindene flyttes om bord i togene. Eksisterende togsett oppgraderes med ERTMS-ombordutstyr, slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signalsystemet tas i bruk. Nye tog har ERTMS-ombordutstyr som standard.

I tillegg dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere ombordutstyr for alle tog av en egen tilskuddsordning som regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Kostnader knyttet til tilskuddsordningen til private sidespor m.m. regnskapsføres på post 74. Disse kostnadene finansieres på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

I saldert budsjett 2023 var det satt av midler til å anskaffe reservevogner for fjerntogtrafikken for å sikre at fjerntogtilbudet opprettholdes i overgangen fra gamle til nye langdistansetog. Dette var likevel ikke nødvendig, og bevilgningen for 2023 er satt ned, jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023).

### Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane

Det foreslås bevilget 101 mill. kr.

Økt godstransport på jernbane og sjø kan redusere de negative eksterne effektene av vei-transport, som lokal og global luftforurensing, klimagasser, støy, overbelastning og ulykker. Tilskuddsordningen skal legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane. Dette vil komme samfunnet til gode, siden jernbanetransport i mange tilfeller er langt mer miljøvennlig enn veitransport. Ordningen er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurranseflatene mot veitransport er størst. Godstogoperatører kan få en kompensasjon for deler av kostnadene ved å frakte gods på bane. Tilskudd utbetales basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. Ordningen bidrar til å lette den økonomiske

situasjonen til godstogselskapene, noe som gir dem mulighet til å investere i nytt materiell og utvide sin virksomhet, og dermed gir et mer attraktivt godstogtilbud for kundene. Måloppnåelse vurderes ut fra omfang transportert gods innen kombinerte transporter og vognlasttransporter, inkl. transport av bil på norsk jernbane, og overført gods fra vei til jernbane innenfor de nevnte godssegmentene. Ordningen foreslås videreført under forutsetning av fornyet godkjenning fra ESA.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2021 og 2023 en evaluering av ordningen. Kvantitative vurderinger i evalueringene kan ikke slå fast at ordningen har bidratt til økt godsoverføring fra vei til bane.

Jernbanetransporten av gods økte gjennom koronapandemiperioden, men dette skyldes flere faktorer enn støtteordningen. Kvalitative vurderinger i evalueringen, bl.a. intervjuer med godselskapene, viser at ordningen har vært viktig for å gi selskapene forutsigbarhet, noe som har bidratt til at en rekke nye godstogtilbud ble opprettet. Dette omfatter bl.a. ny daglig rute mellom Trondheim og Bodø, ny ukentlig rute mellom Oslo og Gøteborg, ny ukentlig trekant-rute mellom Narvik–Malmø (Padborg)–Oslo–Narvik, ny rute mellom Åndalsnes og Oslo fem dager i uken og ekstra avganger mellom Oslo og Bergen.

### Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 39,4 mill. kr. Dette er en økning på 14,4 mill. kr fra saldert budsjett 2023. Regjeringen foreslår å styrke tilskuddsordningen slik at det kan tas bedre vare på historisk togmateriell. Forslaget følger opp Jernbanedirektoratets *Plan for historisk togmateriell, delrapport 2*.

Tilskuddet forvaltes av Norsk jernbanemuseum. Det skal sikre ivaretagelse og formidling av jernbanehistorien, primært gjennom støtte til drift av museumsbaner og sekundært gjennom støtte til jernbanehistoriske prosjekter. Tilskuddsordningen er i dag todelt. Det utbetales driftstilskudd til museumsbaner basert på en kalkyle utviklet i samarbeid med sektoren og prosjekttilskudd basert på faglige vurderinger gjort av et fagråd bestående av representanter for jernbanesektoren, museumssektoren og frivilligheten. Tilskuddsordningen er forholdsvis ny, og det ble gjennomført en evaluering av denne i 2023.

Jernbanehistorien er en viktig del av norsk industrihistorie. Rapporten fra Jernbanedirektoratet viser økt finansieringsbehov spesielt til histo-

risk rullende materiell. Vern gjennom bruk er et grunnleggende prinsipp i den norske kulturminneforvaltningen. Økningen av tilskuddet til historisk togmateriell skal motsvares med tilsvarende beløp i egeninnsats eller egenkapital fra de som mottar tilskudd. Styrking av dette tilskuddet vil bidra til mer forutsigbare økonomiske rammebetingelser for de frivillige, som igjen vil legge til rette for bedre bevaring av jernbanens kulturminner.

Jernbanestrekninger driftet av etablerte museer kalles museumsbaner. Disse banene tar vare på og formidler materiell og immateriell kulturarv knyttet til alle sider av jernbanedriften i Norge. I tillegg er det en rekke organisasjoner, miljøer og enkeltpersoner som gjør en innsats for å ivareta og løfte frem jernbanevirksomhetens historie i Norge.

Museumsbanene måles på kjørte personkilometer samt utløste timer frivillighet og/eller egeninntjening. Ved prosjektsøknader fra frivilligheten er kriteriene høy kulturhistorisk verdi, innsats og kvalitet på gjennomførte prosjekter.

Norsk jernbanemuseum har tett kontakt med og følger opp de miljøene som mottar tilskudd. I rapporter for tildelinger over en grenseverdi skal regnskap godkjennes revisor.

### Post 77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»

Det foreslås bevilget 150 mill. kr.

## Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	2024
01	Diverse inntekter	6 538	4 500	5 900
	Sum kap. 4352	6 538	4 500	5 900

### Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 5,9 mill. kr i inntekter. Av dette gjelder 1,7 mill. kr Norsk jernbanemuseum og 4,2 mill. kr gjelder kurs- og semesteravgifter

Årlig fraktes gods som tilsvarer over 180 000 trailere på Dovrebanen, om lag 500 trailere daglig. En tredjedel av landtransporten mellom Oslo og Trondheim går på bane. Ekstremværet *Hans* medførte store forstyrrelser i transporten mellom flere landsdeler. Særlig togtrafikken er hardt rammet som følge av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen. Dette vil ha langvarige konsekvenser for gods- og persontrafikken på bane. Trafikken på Dovrebanen skal gjenopprettes så raskt som mulig. Så lenge det ikke er mulig å frakte gods på Dovrebanen, vil persontrafikken på Rørosbanen bli redusert til fordel for godstransport. Rørosbanen kan imidlertid ikke erstatte kapasiteten på Dovrebanen. Togene er kortere som følge av kortere kryssingsspor, kjørelengden til Trondheim er lengre og drivstoff er dyrere, siden Rørosbanen ikke er elektrifisert. Lønnsomheten i bransjen har lenge vært lav, og det vil være svært krevende å opprettholde godstransport på bane uten støtte så lenge det ikke er mulig å frakte gods på Dovrebanen. Regjeringen foreslår for 2023 å opprette en midlertidig tilskuddsordning som skal bidra til at nødvendig transport av gods på bane kan opprettholdes frem til Dovrebanen igjen er operativ. Ordningen skal forvaltes av Jernbanedirektoratet og foreslås videreført i 2024.

Bevilgningen vil anslagsvis dekke behovet for å støtte godstogselskapene ut juni 2024. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte dersom bevilgningsbehovet endrer seg sammenliknet med foreslått bevilgning.

ved Norsk fagskole for lokomotivførere og konsulentoppdrag for Norske tog.

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

**Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2022	budsjett 2023	2024
01	Driftsutgifter	100 094	101 000	109 700
	Sum kap. 1354	100 094	101 000	109 700

For endringer etter saldert budsjett 2023, vises det til kapittel 3.3 i del I.

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikkvegne og markedsovervåking.

Tilsynet er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen som omfatter tog, trikk og T-bane samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger. Etaten fører tilsyn med om lag 40 jernbanevirksomheter, 25 drivere av serviceanlegg for jernbane, rundt 340 taubanevirksomheter og 270 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Statens jernbanetilsyn skal påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 109,7 mill. kr.

I bevilgningen inngår økte midler for å sette Statens jernbanetilsyn i stand til å ivareta flere oppgaver, bl.a. knyttet til godkjenning av tog som må bygges om i forbindelse med utrulling av signal- og sikringssystemet ERTMS, utvidede ansvarsområder i henhold til sikkerhetsloven og oppfølging av jernbanepassasjerrettighetsforskriften. I tillegg er det behov for å investere i IKT for å automatisere ulike arbeidsprosesser.

I 2024 vil Statens jernbanetilsyn bl.a. prioritere:

- tilsyn med særlig vekt på beredskap og digital sikkerhet på jernbane, redningsberedskap på taubaner og vedlikehold på fornøyelsesinnretninger
- effektive tillatelsesprosesser for innføring av ERTMS
- fortsatt tilsyn og bruk av andre virkemidler i tillatelsesprosessen for at risikoen for uønskede

hendelser ved usikrede planoverganger reduseres, og at midlertidige tiltak erstattes med varige løsninger

- å følge opp krav i sikkerhetsloven og den nye jernbanepassasjerrettighetsforskriften
- fortsatt å være en proaktiv markedsovervåker på jernbane
- effektivisering av virksomheten, bl.a. gjennom digitalisering.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og veileder jernbanevirksomhetene om sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap. Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren, og de prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner er integrert i tilsynsvirksomheten og en del av tilsynets egen strategi. Svakheter i sikkerhetsstyringssystemene og beredskap som er avdekt hos virksomhetene, skal følges opp.

Videre gir Statens jernbanetilsyn driftstillatelser for og fører tilsyn med virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Ny jernbanepassasjerrettighetsforskrift trådte i kraft i 2023. Statens jernbanetilsyn fører tilsyn og håndhever forskriften. Den nye reguleringen innebærer at det er flere tilsynsobjekter enn før og utvidede rettigheter for de reisende, og den krever at Statens jernbanetilsyn samarbeider med andre lands tilsynsmyndigheter og klageorgan.

Statens jernbanetilsyn vil i 2024 fortsette arbeidet med å påse at regelverket om markedstilgang etterlevs og veilede aktørene i bransjen om deres rettigheter og plikter. I dette arbeidet prioriterer tilsynet dialogen med Bane NOR. Målet er å sikre et effektivt marked for jernbanetransport med vel fungerende konkurranse og likeverdige vilkår. Klager fra aktørene skal behandles fortløpende, og viktige saker skal undersøkes på eget initiativ.

**Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 698	14 400	15 000
	Sum kap. 4354	15 698	14 400	15 000

**Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger**

Det budsjetteres med 15 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

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

**Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
85	Utbytte			25 000
	Sum kap. 5611			25 000

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

**Post 85 Utbytte**

Den langsiktige utbytteforventningen for Vygruppen AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat

etter skatt. Vygruppen anslår et konsernresultat etter skatt i 2023 på 50 mill. kr. I tråd med gjeldende utbytteforventning foreslås det budsjettert med et utbytte fra Vygruppen på 25 mill. kr i 2024. Endelig utbytte blir vedtatt på selskapets generalforsamling i 2024.

**Kap. 5672 Bane NOR SF – utbytte**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
85	Utbytte		63 000	53 000
	Sum kap. 5672		63 000	53 000

For endringer etter saldert budsjett 2023, vises det til kapittel 3.3 i del I.

**Post 85 Utbytte**

Den langsiktige utbytteforventningen for Bane NOR utgjør 30 pst. av Bane NOR Eiendom AS' års-

resultat etter skatt. Bane NOR Eiendom anslår et resultat etter skatt i 2023 på 178 mill. kr, som vil gi et staten et utbytte på 53 mill. kr. Endelig utbytte blir vedtatt på foretaksmøte i 2024.



## Programområde 22 Posttjenester

### Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024	Endring i pst.
1370	Posttjenester	945 642	1 260 600	1 680 600	33,3
	Sum kategori 22.10	945 642	1 260 600	1 680 600	33,3

Regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter sektorregulering og kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, som er et forvaltningsorgan under Kommunal- og distriktsdepartementet, ivaretar tilsynsfunksjoner på postområdet som Samferdselsdepartementet har ansvaret for, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

Det foreslås å bevilge 1 680,6 mill. kr til kjøp av posttjenester.

#### Resultatrapport 2022

Bruken av posttjenester har gjennomgått store endringer de siste årene. I løpet av de siste fem årene har det adresserte postvolumet falt med 50 pst.

Utviklingen er lik i flere land i Europa, men har kommet spesielt langt i Norden. Myndighetene i flere europeiske land har foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten. Posten Bring AS (Posten) har gjennomført betydelige omstillinger av postvirksomheten de siste 30 årene.

Mer netthandel har økt antallet pakkesendinger. Denne veksten har imidlertid ikke fullt ut kompensert for fallet i volum for de sendingene som leveres i postkassene. Postens tall for første kvartal 2023 viste en vekst i e-handelsvolumet på 9 pst. siste 12 måneder og 147 pst. siste fem årene.

Posten har plikt til å levere post til postkassene annenhver dag. I konsesjonen er det krav om at minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, og minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager. I 2022 kom 91,7 pst. av prioritert brevpost frem innen tre dager, mens 98,7 pst. var fremme innen fem dager.

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme posttjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2022 til å finansiere postomdeling til postkassene annenhver dag og til sending av små blindskriftsendinger.

Samferdselsdepartementet har avtale med Posten om kjøp av avisomdeling i de ukedagene. Posten ikke har ordinær postdistribusjon, og avtale med Aktiv Norgesdistribusjon om distribusjon av aviser på lørdager. Begge avtalene gjaldt frem til 30. juni 2022, med opsjon på å forlenge avtalen med ett år av gangen i inntil to år. Samferdselsdepartementet har nå utløst den siste opsjonen og forlenget avtalene frem til 30. juni 2024.

#### Utfordringer, mål og prioriteringer i 2024

Det overordnede målet er at brukere over hele landet skal ha tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris.

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester over hele landet,

bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Samtidig kommuniserer folk og næringsliv stadig mer på digitale plattformer, med den følge at brevvolumene går nedover. Trenden ble forsterket gjennom koronapandemien, og i 2023 forventes det at hver husstand i gjennomsnitt vil motta kun 1,7 brevsendinger i uken.

Statens utgifter til kjøp av ulønnsomme posttjenester har de siste årene økt og ventes fortsatt å øke betydelig i årene fremover. Dersom Posten skal opprettholde posttilbudet som i dag, har selskapet anslått at det årlige kompensasjonskravet overfor staten vil øke med 200–300 mill. kr i året. Selv om det er betydelig usikkerhet knyttet til

disse fremskrivingene, ventes behovet for kjøp av ulønnsomme posttjenester å forbli på et høyt nivå med dagens krav til leveringspliktige posttjenester.

Samferdselsdepartementet mottok i 2020 og 2021 utredninger om konsekvenser av ytterligere endringer i de leveringspliktige tjenestene. Regjeringen vil vurdere hvordan disse skal følges opp. Det må være et mål å opprettholde et godt tjenestnivå for alle brukere i hele landet samtidig med at den offentlige ressursbruken holdes nede.

Postens konsesjonsforpliktelser skal erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Departementet vurderer det ikke som hensiktsmessig å starte avtaleprosessen før det fremtidige servicenivået i form av leveringspliktige tjenester er avklart. Samferdselsdepartementet vil sette ned et ekspertutvalg som skal utrede fremtidens posttjenester.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2022	Saldert budsjett 2023	Forslag 2024
70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	945 642	1 260 600	1 680 600
	Sum kap. 1370	945 642	1 260 600	1 680 600

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2023 vises det til kapittel 3.3 i del I.

#### Post 70 Kjøp av posttjenester

Det foreslås å bevilge 1 680,6 mill. kr, som er en økning på 33,3 pst. fra saldert budsjett 2023.

Kjøp av posttjenester skal sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som ikke ville blitt tilbudt basert på forretningsmessige hensyn. Den foreslåtte bevilgningen vil dekke anslåtte utgifter ved å opprettholde levering av post til alle husstander annenhver ukedag.

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 490 mill. kr gå til Posten for å dekke ulønnsomheten knyttet til leveringspliktige posttjenester der Posten er direkte utpekt, dvs. postdistribusjon helt frem til postkassene og gratis befordring av lette blinde-sendinger. Øvrige deler av leveringsplikten der Posten er direkte utpekt, er ikke å anse som

ulønnsom, da Posten ville ha tilbudt tjenestene også uten et pålegg fra staten.

Videre er det satt av til sammen 190,4 mill. kr til kjøp av avisdistribusjon i deler av landet der det ikke eksisterer kommersielle avisbudnett. Gjeldende kontrakter utløper 30. juni 2024. Det tas sikte på å utlyse nye anbudskonkurranser i løpet av høsten 2023 slik at nye kontrakter kan tildeles ved årsskiftet 2023/2024 med driftsstart 1. juli 2024.

Med virkning fra 1. juli 2023 har Samferdselsdepartementet tildelt Norsk Bibliotektransport kontrakt for frakt av punktskriftlitteratur (bokkasser) sendt som pakker fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek. Kontrakten med Samferdselsdepartementet har en verdi på 187 000 kr i året.

Tabell 4.35 gir oversikt over de direktepålagte leveringspliktige tjenestene fra Posten Bring AS og de tjenestene som kjøpes gjennom konkurranse.

Tabell 4.35 Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester

	Mill. kr
2,5 omdelingsdager til postkassene i stedet for hentepunkter	1 485,0
Gratis fremsending av blindeskriftsendinger	5,0
Sum dekning av ulønnsomhet i Posten	1 490,0
Kjøp av avisdistribusjon på lørdager	63,0
Kjøp av avisdistribusjon på hverdager uten vanlig postomdeling	127,4
Distribusjon av punktskriftbøker fra Norsk lyd- og blindeskriftsbibliotek	0,2
Sum kontrakter og dekning av ulønnsomhet	1 680,6



*Del III*  
*Omtale av særlege tema*



## 5 Klima og miljø

Regjeringas klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje miljøomsyn til grunn for aktivitetane sine og for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla kan bli nådde. For ein samla omtale av regjeringas klima- og miljørelevante saker, sjå Prop. 1 S (2023–2024) for Klima- og miljødepartementet.

Samferdselsdepartementet følgjer opp Noregs klima- og miljømål i dei årlege budsjetta og gjennom etats- og eigarstyringa. Verksemdene i transportsektoren har eit ansvar for å bidra til å nå desse klima- og miljømåla. Dette inneber m.a. at transportverksemdene så langt som mogeleg skal unngå å påverke naturen ved utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.

### 5.1 Klima

Transportsektoren står for om lag ein tredel av dei norske utsleppa av klimagassar og om lag to tredelar av dei ikkje-kvotepliktige utsleppa. Sektoren må derfor stå for ein stor del av dei nødvendige utsleppsreduksjonane for at Noreg skal nå klimamåla sine. For å nå klimamåla legg regjeringa opp til å bruke mange ulike verkemiddel.

#### 5.1.1 Noregs klimamål

Noreg har ei rekke mål og forpliktingar på klimaområdet. Noregs klimamål under Parisavtalen er å redusere dei totale utsleppa av klimagassar med minst 55 pst. i 2030 samanlikna med nivået i 1990. 2030-målet under Parisavtalen er lovfesta i klimalova. Eit forslag om å oppdatere klimalova med det nye måлтаlet er fremma, jf. Prop. 107 L (2022–2023) *Endringer i klimaloven (klimamålet for 2023)*. Noreg har òg eit mål om å bli eit lågutsleppssamfunn i 2050. Òg dette målet er tatt inn i klimalova.

I 2019 blei EU, Island og Noreg samde om å samarbeide om å oppfylle klimamåla for 2030 under Parisavtalen. Noreg forplikta seg da til å samarbeide med EU om å redusere utsleppa med

minst 40 pst. innan 2030 samanlikna med 1990-nivået.

EU, Island og Noreg har seinare forsterka sine respektive klimamål for 2030. Klimaavtalen med EU inneber at Noreg tek del i EUs klimaregelverk frå 2021 til 2030. Denne avtalen knyter Noreg til det tidlegare regelverket om 40 pst. utsleppsreduksjon innan 2030. Som følgje av at EU har forsterka klimamålet sitt, er klimaregelverket som skal sikre at EU greier å nå målet, revidert. Regjeringa ønsker å føre vidare klimasamarbeidet med EU og arbeider ut frå at vi òg skal oppfylle det forsterka målet under Parisavtalen i samarbeid med EU. Framover vil Noreg ha ein dialog med EU om, og ev. på kva vilkår, dei ulike delane av klimaregelverket skal gjerast gjeldande for Noreg. Stortinget må samtykkje til å innlemme EU-regelverket i EØS-avtalen. For ein nærare omtale av Noregs klimaforpliktingar og klimamål, status for måloppnåinga og korleis regjeringa følgjer opp måla, sjå Prop. 1 S (2023–2024) for Klima- og miljødepartementet særskilt vedlegg *Regjeringens klimastatus og -plan*.

Som eit delmål på vegen mot netto-nullutslepp og lågutsleppssamfunnet har regjeringa sett eit omstillingsmål for heile økonomien i 2030. Dette er i regjeringsplattforma formulert som eit mål om å kutte dei totale utsleppa i Noreg med 55 pst. samanlikna med 1990. Det inneber at regjeringa har eit nasjonalt mål om å omstille både kvotepliktig og ikkje-kvotepliktig sektor. Hensikta er at heile det norske næringslivet skal omstille seg i retning lågutsleppssamfunnet.

I samband med Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* og Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal Transportplan 2022–2033* blei det sett ein ambisjon om å halvere utsleppa frå transportsektoren i 2030 samanlikna med 2005. Vidare blei det i samband med Meld. St. 10 (2020–2021) *Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring*, sett ein ambisjon om å halvere utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske i 2030 samanlikna med 2005. Gjennom Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* blei det sett ei rekke måltal for nye nullutsleppskøyretøy, og

desse blei vidareførte i Nasjonal transportplan 2022–2033. Status for måltala er omtalt under.

### 5.1.2 Utviklinga av klimagassutsleppa frå transportsektoren

Utsleppa frå transportsektoren kjem frå forbrenning av fossilt drivstoff i køyretøy, fartøy, anleggsmaskinar m.m. Figur 5.1 viser utsleppsutviklinga i transportsektoren for perioden 2012–2022 fordelt på dei ulike transportsegmenta.

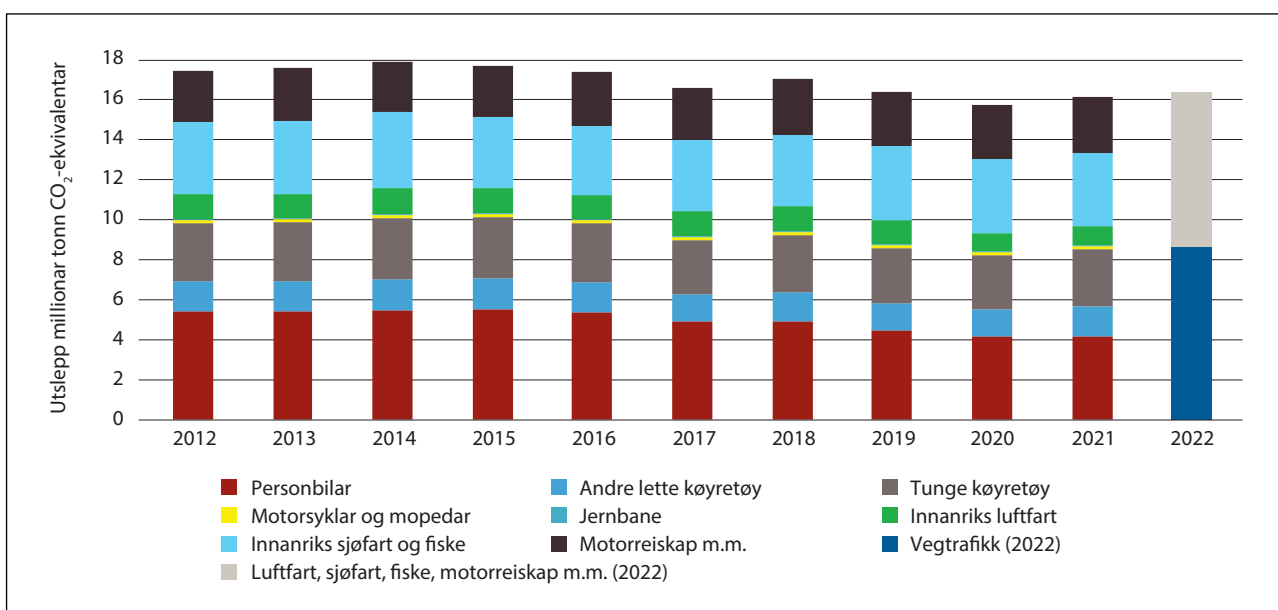
I dei førebelse tala for transport for 2022 har klimagassutsleppa auka med 2,8 pst. frå 2005 og 1,4 pst. frå 2021 til 2022. Auken ser ut til å kome av meir bruk av jetparafin. Sal av jetparafin auka med 78 pst. frå 2021 til 2022. Samstundes har salet av autodiesel og bilbensin gått ned noko. Bruken av biodrivstoff auka med 7 pst. i same periode. Samla køyrelengde for personbilar auka med 0,6 pst. frå 2021 til 2022. Denne auken gjeld i hovudsak elbilar. Bruken av elektriske køyretøy held fram med å auke, og dei stod for 22,6 pst. av samla køyrelengde i 2022.

Statistikken for innanlandsk transport viser at persontransporten auka for vegtransport, jernbane, luftfart og sjøtransport. Godstransporten gjekk ned for sjøtransport, mens vegtransport og luftfart gjekk opp. Samla sett gjekk persontransporten (målt i personkilometer) opp med 10 pst. frå 2021 til 2022, og godstransporten gjekk opp med knapt 5 pst. i same periode.

Utbygging av transportinfrastruktur legg beslag på areal, noko som kan medføre både utslepp og redusert opptak av klimagassar og bidreg til utslepp av klimagassar i skog- og arealbrukssektoren. Desse utsleppa inngår i skog- og arealbrukssektoren, som er ein eigen pilar i klimaavtalen med EU.

Transportverksemdene og miljøstyresmakterne har arbeidd med å standardisere metodar for å rekne ut klimagassutslepp frå arealendring i samband med infrastrukturprosjekt. I 2022 blei det utvikla ein felles metode for å rekne slike utslepp. Metoden blir no nytta til å prise klimagassutslepp frå areal i dei samfunnsøkonomiske analysane i sektoren.

Tabell 5.1 viser rekna klimagassutslepp målt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar frå bygging, drift, vedlikehald og trafikk frå vegprosjekt med kostnadsanslag over 1 mrd. kr med mogeleg anleggsstart i 2024. Analyseperioden er 40 år i utrekningane til Statens vegvesen og 75 år i utrekningane til Nye Veier AS. Direkte utslepp er utslepp som skjer frå køyretøya på vegane, eller frå maskinar og køyretøy som blir nytta i anleggsfasen. Utslepp frå produksjon og transport av innsatsvarer, køyretøy og drivstoff blir rekna som indirekte og inngår i tala for dei totale utsleppa. Metoden for å rekne utslepp frå endringar i arealbruk blir no utvikla, og tala i tabellen er svært usikre.



Figur 5.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2012–2022 etter utsleppskjelde

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Tabell 5.1 Direkte og indirekte utslepp for vegprosjekt med mogeleg anleggsstart i 2024 i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar

Prosjekt	Trafikk				Drift/ vedlikehald	Bygging		
	Opningsår		Analyseperioden		Analyse- perioden	Anleggsfasen		Utslepp frå arealbruk
	Direkte utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	
<i>Statens vegvesen</i>								
E134 Oslofjord- forbindelsen, byggetrinn 2	-1 864	-4 074	-10 902	95 902	-5 611	23 258	120 845	595
E134 Røldal–Seljestad	-3 490	-5 703	-123 727	-248 413	37 204	22 487	86 895	12 053
E6 Megården– Sommerset	-194	-363	-7 641	-20 759	16 840	6 146	41 001	50 771
<i>Nye Veier AS<sup>1</sup></i>								
E6 Berkåk–Vindåsliene	1 264	2 864	45 526	201 164	22 645	18 493	74 952	167 544
E6 Roterud–Storhove	5 846	11 264	222 795	655 823	103 136	42 660	156 569	47 224

<sup>1</sup> Bereknigane er gjorde utan bompengar, som gir høgare utslepp enn for tilsvarende berekning med bompengar.

### 5.1.3 Verkemiddel for å redusere utsleppa frå transportsektoren

Utslepp kan reduserast gjennom verkemiddel som reduserer utsleppa frå det einskilde køyre-tøyet/fartøyet mv. (teknologiutvikling), ved å flytte trafikk over til mindre utsleppsintensive transportformer og ved redusert trafikk. I dette kapitlet omtalast dei viktigaste verkemidla for å redusere utsleppa frå transportsektoren og dei av regjeringas forslag som ligg under Samferdsledepartementets ansvarsområde. Forslag som ligg under andre departement kan òg påverke utsleppa frå transportsektoren. Sjø Prop. 1 S (2023–2024) for Klima- og miljødepartementet særskilt vedlegg *Regjeringens klimastatus og -plan* for ein utfyllande omtale av regjeringas politikk for å redusere utsleppa frå transportsektoren.

#### Avgifter

CO<sub>2</sub>-avgifta på mineralske produkt er det viktigaste verkemiddelet for å redusere utsleppa av klimagassar frå transportsektoren. Avgifta omfattar alle norske utslepp frå sektoren og bidreg til å auke prisen på fossilt drivstoff og på den måten gjere det meir attraktivt å velje nullutsleppsteknologi eller andre tiltak som reduserer utsleppa.

Regjeringa foreslår å trappe opp CO<sub>2</sub>-avgifta med 19 pst. utover prisstigning frå 1. januar 2024, i tråd med ei lineær opptapping til 2 000 kr per tonn CO<sub>2</sub> i 2030. Det generelle avgiftsnivået for ikkje-kvotepliktige utslepp blir 1 176 kr per tonn CO<sub>2</sub> i 2024. Det inneber ein reell auke av avgiftene på ikkje-kvotepliktige utslepp på 188 kr per tonn CO<sub>2</sub>. Alle ikkje-kvotepliktige utslepp frå transportsektoren vil bli omfatta av denne auken. Regjeringa planlegg å auke avgiften på ikkje-kvotepliktige utslepp til om lag 2 000 2020-kroner i 2030. Forslaget er nærare omtalt i Prop. 1 LS (2023–2024) *Skatter og avgifter 2024*.

Regjeringa arbeider for å innføre kvoteplikt på delar av skipsfartsutsleppa frå 1. januar 2024, samtidig som kvoteplikt for skip trer i kraft i EU. Derfor har regjeringa fremma ein proposisjon til Stortinget med forslag til endringar i klimakvoteloven. Nokre delar av innanriks sjøfart vil òg bli omfatta av kvoteplikten, og EU legg opp til at utsleppa skal omfattast og teljast både under innsatsfordelinga og under kvotesystemet. Det inneber at landa framleis vil måtte ha kontroll med dei innanrikske utsleppa frå skipsfarten sjølv om delar av dei kjem frå skip som blir inkludert i kvotesystemet. For skip som blir ein del av EU sitt klimakvotesystem frå 1. januar 2024, vil regjeringa innføre ein redusert sats for CO<sub>2</sub>-avgifta, viss dette er i tråd med statsstøtteregelet under EØS-avtalen. Forsla-

get er nærare omtalt i Prop. 1 LS (2023–2024) *Skatter og avgifter 2024*.

Regjeringa følgjer opp oppmodingsvedtaket frå Stortinget om å fjerne avgiftsfordelen for ladbare hybridar. Det inneber at prisen på ladbare hybridbilar i gjennomsnitt aukar med om lag 40 000 kr, noko som styrkjer insentivet til å velje elbilar. For varebilar og tyngre køyretøy er delen nullutslepp i køyretøyparken låg, og ein er lengre unna å nå regjeringas mål om nullutslepp i nybil-salet. Regjeringa foreslår derfor å auke CO<sub>2</sub>-komponenten i eingongsavgifta med 5 pst. for varebilar i 2024. Vidare vil regjeringa halde fram med å greie ut ei innføring av eingongsavgift for tyngre køyretøy. For å kompensere bilistar for auka CO<sub>2</sub>-avgift foreslår regjeringa å redusere trafikkforsikringsavgifta for fossile køyretøy med 400 kr per år. I tillegg blir vegbruksavgifta på bensin og mineralolje foreslått redusert med eit beløp tilsvarende 60 pst. av satsaukene i CO<sub>2</sub>-avgifta. Klimaefekten av CO<sub>2</sub>-avgifta blir dermed redusert noko, men gir framleis insentiv for å velje nullutsleppsteknologi eller andre tiltak som reduserer utsleppa. Sjå Prop. 1 LS (2023–2024) *Skatter og avgifter 2024* for ei nærare omtale av avgiftsfor-slaga.

### Støtte

Støtte til FoU, utprøving og tidleg marknadsintroduksjon kan bidra til å redusere klimagassutsleppa. Døme på verkemiddel i denne kategorien er Enova, ulike tilskotsordningar og støtte til forskning og utgreiing.

I budsjettet for 2024 vil regjeringa auke støtta til teknologiutvikling og tidleg marknadsintroduksjon ved å auke løyvinga til Enova. Innan landtransport støttar Enova teknologiutvikling og marknadsintroduksjon for tyngre køyretøy, infrastruktur for utsleppsfrie drivstoff og innovativ produksjon av biogass og biodrivstoff. Dette er med på å auke bruken av batteri-, hydrogen- og biogassløyser på land. Sidan 2019 har Enova gitt støtte til ei lang rekke elvarebilar. Støtta blei avslutta i 2023 etter ei svært positiv utvikling i marknadsopptaket. Enova støttar òg tunge elektriske- og hydrogenkøyretøy, utsleppsfrie anleggsmaskiner og ladeinfrastruktur for tunge køyretøy, både offentleg og på områda til bedriftene. Sidan oktober 2022 har Enova lansert nye program for reduserte utslepp frå bygge- og anleggsbransjen. Støtta frå Enova bidreg til å modne nye klimavennlege teknologiar og løysingar, slik at desse på sikt blir konkurransedyktige utan støtte.

Innan sjøtransport har Enova dei seinare åra hatt ei sterk satsing retta mot batterielektrifisering. Føretaket har vidare støtta ei lang rekke landstraumprosjekt og initiativ som tek i bruk ny og innovativ teknologi, t.d. i form av skip som tek i bruk hydrogen som drivstoff. Enova har i 2023 varsla at føretaket vil dreie satsinga på fartøy frå hybride løysingar til nullutslepp. Enova er nærare omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Klima- og miljødepartementet særskilt vedlegg *Regjeringens klimastatus og -plan*.

Regjeringa foreslår å løyve 30 mill. kr til tilskotsordninga for pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar som skal bidra til å teste og utvikle nullutsleppsløyser på eller i direkte tilknytning til anleggsplassar i transportsektoren, jf. programkategori 21.10 Administrasjon m.m. i del II.

Satsinga på attraktive og klimavennlege byar med god framkome held fram. Målet er at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk, og at veksten i persontransporten blir med kollektivtransport og ved å sykle og gå (nullvekstmålet). Byvekstavtalar er staten sitt viktigaste verkemiddel for å nå nullvekstmålet.

Regjeringa prioriterer i 2024 å følgje opp inn-gåtte byvekstavtalar og belønningsavtalar. Midlar til auka statleg bidrag til dei store kollektivprosjekta som no blir bygd, blir òg prioritert. Vidare blir det sett av midlar til å følgje opp framfor-handla forslag til byvekstavtale for Tromsø, og til nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Tilskotsordninga til fem mindre byområde som ikkje inngår i ordninga med byvekstavtalar, blir òg ført vidare. For nærare omtale sjå programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak i del II.

Til tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til jernbane blir det foreslått å løyve 101 mill. kr. Gjennom ordninga kan godsoperatørar få kompensasjon for delar av kostnadene ved å frakte gods på bane, jf. omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål i del II.

Regjeringa foreslår å løyve 145,2 mill. kr til samferdselsforskning. Løyvinga går til forskingsprogram i regi av Noregs forskningsråd og Innovasjon Noreg, inkl. *Transport 2025* og *Pilot-T*.

### Krav og andre reguleringar

Gjennom å stille ulike former for krav kan utsleppa frå ulike delar av transportsektoren reduserast. Døme er krav til nullutslepp i offentlege innkjøp eller omsetningskrav for biodrivstoff.

Regjeringa foreslår å auke omsetningskravet til biodrivstoff i vegtrafikk frå 17 til 19 pst. frå 1. januar 2024. Delkravet på 12,5 pst. for avansert biodrivstoff blir vidareført. Sjå Prop. 1 S (2023–2024) for Klima- og miljødepartementet særskilt vedlegg *Regjeringens klimastatus og -plan*.

Utover å redusere talet på flyreiser er auka bruk av avansert biodrivstoff det einaste tiltaket som kan redusere utslepp frå luftfart vesentleg på kort og mellomlang sikt. I 2020 blei det innført eit omsetningskrav på 0,5 pst. for biodrivstoff i luftfarten. Våren 2023 gjennomførte Miljødirektoratet ei høyring om å auke dette kravet til 2 pst. Regjeringa foreslår ikkje å auke omsetningskravet i luftfarten i 2024.

Frå 1. januar 2023 blei det innført eit omsetningskrav for avansert biodrivstoff for ikkje-veggåande maskiner på 10 pst. Eit omsetningskrav for biodrivstoff for sjøfart på 6 pst. blei innført frå 1. oktober 2023.

For å sikre ein heilskapleg plan for bruk av biodrivstoff fram mot 2030, vil regjeringa framover med jamne mellomrom evaluere nivå og innretning av omsetningskrava, ved faste kontrollpunkt. Første gjennomgang vil skje i samband med statsbudsjettet for 2025. Faste kontrollpunkt vil gi klare rammer for arbeidet med omsetningskrava og gjere det meir føreseieleg for marknadsaktørane.

Som oppfølging av Klimaplan 2021–2023 har regjeringa innført krav om nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar, varebilar og bybussar. Krav til nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar gjeld frå 2022 og krav til varebilar frå 2023. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å sende på høyring eit forslag til endring i forskrift om utsleppskrav ved offentlege innkjøp av køyretøy med sikte på å innføre kravet til nullutslepp eller biogass for bybussar 1. januar 2024.

Regjeringa opnar for å gjere det mogeleg med redusert bompengetakst og fritak for betaling av bompengar for tunge gassdrivne køyretøy i takstgruppe 2 og for lette el-varebilar i takstgruppe 1. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen leggje til rette i det tekniske bompengesystemet AutoPASS, slik at den tekniske løysinga som i dag handterer eit miljødifferensiert takstsystem i einskilde byområde, blir innført som system for all offentleg bompengerelevanter kjøring. I dag er eit slik teknisk system berre innført i nokre byområde som har eit miljødifferensiert takstsystem. Departementet har vidare gitt Statens vegvesen i oppdrag å opprette ein eige underklasse for lette el-varebilar i takstklassen nullutslepp. Med eigne takstklassar for gasskøyretøy (GA) i takst-

gruppe 2 (tunge køyretøy) og el-varebilar (N1) i takstgruppe 1 (lette køyretøy) blir det opna opp for at lokale styresmakter, både i og utanfor byområda, kan fastsetje fritak for betaling av bompengar eller redusert bompengetakst for desse køyretøya. I tråd med bompengepolitikken generelt blir det lagt opp til ei ordning der bompengetakstane blir fastsette med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak.

I strekningsvise bompengeprojekt er hovudformålet med innkrevjinga finansiering, ikkje regulering av trafikk. Prosjektet er ferdig finansiert ved oppstart av bompengerelevanter kjøring, og bompengeselskapa har pådratt seg vesentlege låneforpliktingar. Låna er tekne opp med sjølvskuldgaranti som i all hovudsak er stilt frå fylkeskommunane. Bompengetakstane er fastsette for å sikre at bompengeselskapa kan nedbetale gjelda si. Ein stor del fritak eller passeringar med redusert takst fører til auka grunntakstar, noko som kan gi ei avvising av totaltrafikk og uvisse for bompengeselskapa sine inntekter. For å ikkje påføre eksisterande prosjekt auka risiko, blir det derfor lagt opp til ei ordning der det skal vere opp til bompengeselskap, garantistar og takstmyndigheit å vedta ei endring i takstane.

I ferjetrafikken har Statens vegvesen i kontraktane med ferjeoperatørane lagt til rette for å bruke alternative energibærarar. Det blir stilt krav om null- eller lågutsleppsteknologi i alle nye kontraktar for drift av riksvegferjesamband der det ligg til rette for det. Dette har bidrege til at det i løpet av 2023 er venta at over halvparten av dei 44 hovudfartøya i riksvegferjedrifta vil bruke batteri eller hydrogen som energibærarar (i ordinær drift). Direkte utslepp av CO<sub>2</sub>-ekvivalentar frå riksvegferjedrifta blir da over 40 pst. lågare enn i 2015.

Regjeringa vil setje krav til låg- og nullutslepp i nye offentlege anbod til ferjer og ferjetenester frå 2024 og krav til nullutsleppsfartøy i nye offentlege anskaffingar av hurtigbåt eller hurtigbåtenester frå 2025. Samferdselsdepartementet har sendt på høyring forslag til nye krav om nullutslepp til ferjer og hurtigbåtar.

Samferdselsdepartementet legg opp til å endre regelen om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy på ferje, til ein takst på inntil 70 pst. av normaltakst. Det er framleis behov for å redusere utsleppa frå tunge køyretøy. Departementet legg derfor opp til at det skal skiljast mellom køyretøyklasser der nullutsleppsdelen er høg og klasser der delen er låg. Sjå programkategori 21.30 Vegformål i del II for ei nærare omtale.

Regjeringa har skjerpa dei alminnelege krava for å ivareta klima- og miljøsinn ved offentlege anskaffingar, jf. endringar i anskaffelsesforskriften m.fl. av 1. august 2023. Endringane vil gjelde frå 1. januar 2024, og dei vil òg få betydning for anskaffingar det offentlege gjer i transportsektoren. Regelendringane er nærare omtalt Prop. 1 S (2023–2024) for Klima- og miljødepartementet særskilt vedlegg *Regjeringens klimastatus og -plan*.

#### 5.1.4 Infrastruktur for alternative drivstoff

Regjeringa vil bidra til at tilbodet av offentlig tilgjengeleg hurtiglading held fram med å auke. I desember 2022 la regjeringa fram ein nasjonal ladestrategi.

Ved utgangen av 2022 var det 5 612 hurtiglade-punkt i Noreg for elektriske personbilar og lette varebilar, 1 481 (36 pst.) fleire enn året før. Dei siste åra har nesten alle nye ladepunkt ein kapasitet på 150 kW eller meir. Utbygginga har halde tritt med talet på elbilar, med 110 lette elkøyretøy per hurtiglade-punkt som er det same som året før. Flest hurtiglade-punkt er i Viken, færrest i Troms og Finnmark. I 2022 var det éin offentlig tilgjengeleg hurtigladestasjon for tunge køyretøy, i Oslo.

Det var fem opne hydrogenstasjonar ved utgangen av 2022. Stasjonane ligg i Bergen, Bærum, Lillestrøm, Oslo og Trondheim. For biogass var det 29 kommersielt opne stasjonar.

Berekraftig flydrivstoff kan nytte gjeldande forsyningsinfrastruktur for transport og lagring av

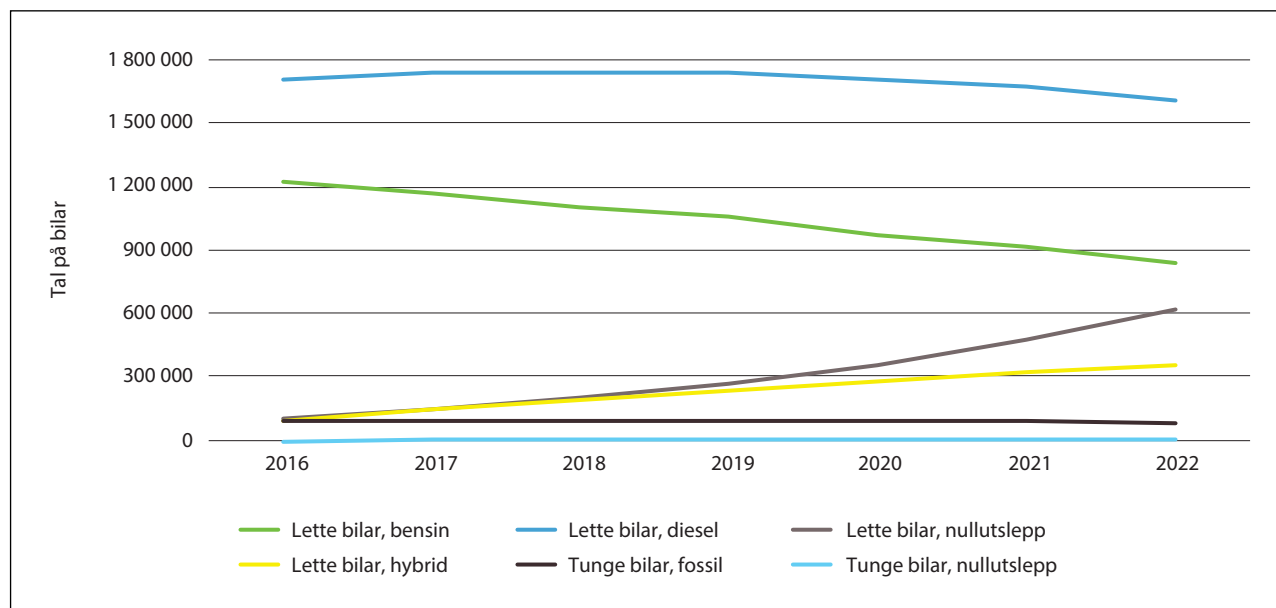
drivstoff og blir tilbydd på Oslo lufthamn, Bergen lufthamn og Ålesund lufthamn. Stadig fleire av bakkekøyretøya på lufthamnene er elektriske. Dette aukar kravet til ladekapasitet på lufthamnene. På lengre sikt vil null- og lågutslepps-fly òg bidra til å auke kraftbehovet og kunne krevje tilgang til alternative energiformer som t.d. hydrogen.

#### 5.1.5 Nullutsleppskøyretøy

Regjeringa følgjer opp måltala for sal av null- og lågutsleppskøyretøy frå Nasjonal transportplan for 2018–2029 og 2022–2033:

- nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025
- nye bussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025
- innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy
- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra vere tilnærma nullutslepp.

Teknologisk modning i køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar, ligg til grunn for måltala. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å sende på høyring eit forslag til endring i forskrift om utsleppskrav ved offentlege innkjøp av køyretøy for å påskunde kravet til nullutslepp eller biogass for bussar frå



Figur 5.2 Registrerte køyretøy, etter statistikkvariabel, drivstofftype og år

I kategorien Tunge bilar, nullutslepp har talet på bilar gått frå 17 i 2016 til 1 299 i 2022.

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

2025 til 1. januar 2024. Figur 5.2 viser utviklinga i registrerte køyretøy etter drivstofftype i perioden 2016–2022.

### *Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp*

Statens vegvesen gjorde i 2022 manuelle teljingar over bruk av varebilar i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Godskøyretøy for varetransport, frakt av utstyr og returlogistikk i sentrum av byane blei talt med. Varebilar omfattar kassebilar og små lastebilar med tillate totalvekt opp til 3,5 tonn. Lastebilar omfattar tunge godskøyretøy med tillate totalvekt på meir enn 3,5 tonn. Batterielektrisk, hydrogen og biogass er rekna som nullutslepp i desse teljingane. Tabell 5.2 viser tal for nullutslepp godsbilar i dei fire største byane.

Tabell 5.2 Del nullutslepp godsbilar i dei største bysentra

	2022 (Registrering)	2023 (Berekning)
<i>Varebilar</i>		
Oslo	25	27
Stavanger	10	12
Bergen	17	19
Trondheim	19	20
<i>Lastebilar</i>		
Oslo	9	12
Stavanger	4	5
Bergen	3	5
Trondheim	7	7

#### 5.1.6 Null- og lågutsleppsfly

Regjeringa har i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* slått fast at det overordna klimamålet for innanlands luftfart skal vere å framskande omstillinga mot null- og lågutsleppsluftfart slik at dei første kommersielle nullutsleppsfly blir fasa inn i Noreg så snart teknologien tillèt det. Samferdselsdepartementet har gjennomført ei høyring for å innhente ytterlegare kunnskap og konkrete innspel til eigna verkemiddel. I tillegg var Samferdselsdepartementet med på å arrangere konferansen *Zero Emission Regional Aviation Conference (ZERAC)* i september 2023 saman med program-

met *Grønn luftfart*, etablert av Luftfartstilsynet, Avinor, Sintef og Norsk Industri.

## 5.2 Naturmangfald

I desember 2022 blei partane til *Konvensjonen om biologisk mangfald* samde om eit nytt globalt rammeverk for naturmangfald, ofte omtalt som *Naturavtalen*. Rammeverket skal leggje til rette for nødvendige endringar for å stanse tapet av natur. Regjeringa legg opp til å fremje ei stortingsmelding om oppfølginga av rammeverket i 2024.

Utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastruktur fører ofte til naturinngrep og forringa naturkvalitetar. Regjeringa er oppteken av å ta vare på og auke verdien av den infrastrukturen vi har. Det inneber m.a. å vurdere å utbetre dagens infrastruktur heller enn å byggje ny. Transportverksemdene skal søkje å redusere arealpåverknaden i samband med prosjekta sine og unngå inngrep i natur. Der ein likevel ikkje kan unngå å byggje ned areal, skal det vurderast avbøtande tiltak som hindrar tap av natur. Verksemdene skal halde fram arbeidet med å oppnå eller oppretthalde god tilstand i økosystema, særleg i den samanhengande blågrøne infrastrukturen.

Statens vegvesen og Nye Veier held i 2024 fram arbeidet med å utvikle metodar for å vurdere grad av naturnøytralitet. Ulike metodar blir prøvde ut på fleire utbyggingsprosjekt før ein konkluderer endeleg.

Nedbygging av naturområde er den største trusselen for tap av biologisk mangfald. Transportverksemdene har utvikla eit system for prosjektspesifikk arealrekneskap og tar i 2024 dette i bruk i utbyggingsprosjekta sine. Verksemdene har òg sett i gong eit arbeid med å utvikle ein metode for før- og etterundersøkingar av økosystem og naturmangfald i samband med større utbyggingsprosjekt. Formålet er å byggje kunnskap om påverknaden av utbygging og drift av transportinfrastruktur slik at negative konsekvensar for økosystem og naturmangfald kan avgrensast. Forslag til metodar vil vere klart hausten 2023.

For å følgje opp måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 er det utvikla ein indikator for påverknaden for transportsektoren på naturmangfald: *Netto tal dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi*. Transportverksemdene har arbeidd vidare med å utvikle denne.

Til saman blei 82 dekar naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi beslaglagt av transportinfrastrukturprosjekt som blei ferdige i 2022, og 0,6 dekar blei kompensert. Nye Veiers prosjekt beslagla 76 dekar viktige naturområde, og 0,6 dekar blei kompensert. Staten vegvesens arealbeslag var 6,1 dekar nedbygde aktuelle naturtypar. Bane NOR SF avslutta i 2022 i hovudsak berre mindre prosjekt, og ingen av dei førte til inngrep i naturområde etter indikatoren for naturmangfald.

Regionale planar for vassforvaltning er det viktigaste planverktøyet for betre vassmiljø i Noreg. Transportverksemdene tek del i arbeidet med å rullere regionale planar og tiltaksprogram etter vassforskrifta. Reviderte regionale planar er stadfesta av fylkestinga og blei godkjende av Klima- og miljødepartementet og Olje- og energidepartementet i 2022. Verksemdene har tre år til å setje i verk eller i det minste vurdere tiltak som ligg i tiltaksprogramma.

Transportverksemdene skal arbeide vidare for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikalier med mindre miljøskadelege kjemikalier og/eller metodar i tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

Transportsektoren er ei kjelde til å spreie både mikroplast og anna plastforsøpling til miljøet på land, i vatn og i havet. Verksemdene skal innanfor ansvarsområda sine styrkje arbeidet med å rydde opp plastavfall og gjennomføre førebyggjande tiltak for å redusere tilførsle av plastavfall og mikroplast til miljøet. For å få eit betre kunnskapsgrunnlag starta Statens vegvesen i 2022 opp eit FoU-prosjekt der målet er å finne ut kva for reinseløysingar som fungerer best for å halde tilbake mikroplast. Det blir i tillegg undersøkt om mikroplast er eit reelt problem i anlegg.

Kunstig belysning påverkar naturen i stor grad, særleg insekt. For å oppnå god tilstand i økosystema, bruke mindre energi og ivareta omsynet til estetikk, tryggleik og trafikktryggleik vil Statens vegvesen og Nye Veier halde fram arbeidet med å redusere forureining frå lysanlegg.

### 5.3 Naturressursar

I tråd med jordvernstrategien som blei presentert i Prop. 200 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Landbruks- og matdepartementet (Jordbruksoppgjøret 2021 m.m.)*, rapporterer Samferdselsdepartementet frå 2022 på dei tre arealtypepane som utgjør jordbruksareal, dvs. fulldyrka

jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. I 2022 opna Statens vegvesen to prosjekt som la beslag på 138 dekar jordbruksareal, fordelt på 76 dekar fulldyrka jord og 62 dekar innmarksbeite. Nye Veier har rapportert at 352 dekar dyrka mark blei bygd ned i 2022. Det blei ikkje omdisponert dyrka mark til jernbaneformål i 2022.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt føringar for at det for kvart større prosjekt innan samferdsel skal gjerast ei særskilt vurdering før jordbruksareal blir omdisponert. I samband med behandlinga av jordbruksoppgjøret 2023 vedtok Stortinget eit nytt og skjerpa jordvernmål på 2 000 dekar som skal nåast innan 2030.

Utbygging av infrastruktur som veg og jernbane fører med seg omfattande massehandtering. Verksemdene skal søkje å optimalisere bruk av masser innan prosjektet og mellom prosjekt. Dette er nødvendig både ut frå omsyn til klima, samla bruk av ikkje fornybare naturressursar og opp mot naturmangfald, landskap og kulturarv.

### 5.4 Lokal luftforureining og støy

Utslepp frå vegtrafikk og vedfyring er dei viktigaste lokale kjeldene til luftforureining i Noreg. Nivået på luftforureininga har gått ned dei siste 10–20 åra, men fleire byar og tettstader har for høge nivå på luftforureininga.

Regjeringa har fastsett nasjonale mål for luftkvalitet som er nivå av luftforureining som er trygge basert på dagens kunnskap. Dei lovfesta grenseverdiane for svevestøv blei skjerpa frå 1. januar 2022. Målingar frå 2022 viser at i fleire byar/tettstader var verdiane for svevestøv høgare enn grenseverdiane. Sjå nærare omtale i Del II Programkategori 21.30 Veiformål. Tiltak som m.a. reduserer bruk av piggdekk og som gir lågare trafikkmengder i dei største byområda, er viktig for å oppnå betre luft framover.

Vegtrafikkstøy er den største støykjelda utan dørs og er årsak til nesten 80 pst. av støyplagane hos befolkninga. Trafikkvekst og befolkningsvekst fører til at fleire blir utsette for støy. Statens vegvesen og Nye Veier arbeider med å redusere talet på bustader som er utsette for støy og talet på bustader med redusert luftkvalitet gjennom arbeidet med planlegging, utbygging og drift av sin portefølje.

For jernbanen er støy primært knytt til togtrafikken, men òg til utbygging, fornying og vedlikehald av banenettet. Bane NOR kartlegg støy langs jernbanenettet kvart femte år i samsvar med forureiningsforskrifta. Bane NOR prioriterer førebyg-

gjande vedlikehald som tiltak mot støy, som skinnesliping og bruk av støysvake sporkomponentar.

Luftfartstilsynet gir i samband med konsesjonssøknader rettleiing til lokale styresmakter om støyreducerande tiltak. I 2022 foreslo Luftfartstilsynet ein omfattande revisjon av Miljødirektoratets rettleiar til *retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging* (M-128), for å auke forståinga om kva som genererer flystøy og korleis ein

kan redusere denne støyen der dette er nødvendig. Vidare arbeider Luftfartstilsynet nasjonalt og i internasjonale arbeidsgrupper med tiltak for å redusere støybelastinga frå luftfarten. Luftfartstilsynet skal i 2024 arbeide vidare med støyreducerande tiltak, m.a. bidra i ICAOs arbeid med overvake helikopterstøy og utarbeide støystandardar for supersoniske fly.

## 6 Oppfølging av FNs berekraftsmål

Berekraftsmåla blei vedtatt av medlemslanda i FN i 2015, og dei består av til saman 17 mål og 169 delmål. Måla, som gjeld fram mot 2030, er verdas felles arbeidsplan som skal bidra til å utrydde fattigdom, kjempe mot ulikskap og stoppe klimaendringane. Dei nasjonale måla for transportsektoren byggjer opp under berekraftsmåla, og oppfølginga av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* verker positivt på moglegheitene for Noreg til å nå fleire av FNs berekraftsmål innan 2030. Sjå òg omtale av måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 i del II under 21.30 Vegformål og 21.40 Jernbaneformål.

I Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og meir aktivt statlig eierskap 2022–2023* (eigarmeldinga), har staten som eigar òg ei forventning om at selskapa inkluderer arbeidet med FNs berekraftsmål i sine strategiar og arbeider med å følgje dette opp i den daglege drifta. Samferdselsdepartementet følgjer opp dette arbeidet som eit ledd i eigarstyringa av selskapa.

Kommunal- og distriktsdepartementet har ansvaret for å koordinere arbeidet med berekraftsmåla nasjonalt, medan Utanriksdepartementet koordinerer den internasjonale innsatsen. Ulike departement har fått koordineringsansvar for å følgje opp dei ulike måla. Samferdselsdepartementet har ikkje koordineringsansvar for nokre av måla, men bidreg til fleire av delmåla.

Omtalen under omfattar dei delmåla departementet har ansvaret for, i tillegg til ein omtale av andre relevante berekraftsmål for departementet.

*Berekraftsmål nr. 3: Sikre god helse og fremje livskvalitet for alle, uansett alder*

Nokre av delmåla har 2020 som tidspunkt for måloppfyljing. Det kjem av at dei byggjer på internasjonale avtalar som er eldre enn berekraftsmåla.

*Delmål 3.6: Innan 2020 halvere talet på dødsfall og skader i verda som følgje av trafikkulykker.*

Noreg er blant dei landa i verda med høgast tryggleik i vegtrafikken, målt i tal drepne per innbyggjar. Samstundes er utfordringane med trans-

porttryggleiken størst i vegsektoren. Regjeringa har som ambisjon at det innan 2030 maksimalt skal vere 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Målet harmoniserer med ambisjonen i berekraftsmålet. Utviklinga i talet på drepne og hardt skadde ved utgangen av 2022 viser at vi er på etterskot samanlikna med målkurva fram mot 2030. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025* er dei ulike aktørane sine tiltak for å nå måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 konkretiserte.

Det er eit problem at det er ei betydeleg underrapportering av skadde i den offisielle statistikken over politirapporterte ulykker. I 2022 sette Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet i gang samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*. Målet er å samle inn data frå utvalde sjukehus og kommunale legevakter for å få ei meir komplett oversikt over omfanget av trafikkulykkene. Dette er viktig for utviklinga av målretta tiltak i det vidare arbeidet for nullvisjonen. Prosjektet skal i første omgang vare i tre til fem år.

*Berekraftsmål nr. 9: Byggje solid infrastruktur og fremje inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon*

*Delmål 9.1: Utvikle påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur av høg kvalitet, under dette regional og grensekryssande infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet, med vekt på overkommeleg pris og likeverdig tilgang for alle.*

Oppfølginga av Nasjonal transportplan 2022–2033 vil i hovudsak bidra til å nå dette delmålet. Regjeringa skal leggje fram meldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036 våren 2024. Det vil i dei nærmaste åra vere mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekt på riksveg og jernbane enn det som følgjer av Nasjonal transportplan 2022–2033, som la opp til ein betydeleg vekst i samferdselsinvesteringane i planperioden. Nasjonal transportplan 2025–2036 skal vere oppdatert og tilpassa Noregs framtidige transportbehov, samtidig som dei økonomiske rammene er



tilpassa ei framtid med forventningar om auka behov i andre sektorar.

*Berekraftsmål nr. 11: Gjere byar og lokalsamfunn inkluderande, trygge, robuste og berekraftig.*

*Delmål 11.2: Innan 2030 sørgje for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, betre tryggleiken på vegane, særleg ved å leggje til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, barn, personar med nedsett funksjonsevne og eldre.*

Eit universelt utforma transportsystem er viktig for at flest moglege skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Eit sentralt mål i Nasjonal transportplan 2022–2033 er enklare reisekvardag for innbyggjarane, og regjeringa vil i tråd med dette målet bidra til at heile reisekjeder blir universelt utforma. Krava om universell utforming ligg til grunn for planlegging og bygging av ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og flyplassar.

Nullvekstmålet ligg til grunn for regjeringa sitt arbeid med byvekstavtalar i dei største byområda. Målet inneber at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport og ved å sykle og gå. Regjeringa følgjer opp byvekstavtalane for Oslo-området, Bergens-området, Nord-Jæren og Trondheims-området. Avtalen med Trondheims-området er reforhandla og utvida med kommunane Orkland og Skaun. I august 2023 blei det semje om eit forslag til ein byvekstavnale for Tromsø. Forslaget er godkjent av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune, og skal behandlast i regjeringa før avtalen blir inngått. Vidare er det i 2024 sett av midlar til å forhandle om nye byvekstavtalar med Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Omtale av byområda med byvekstavnale står under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak i del II.

*Delmål 11.6: Innan 2030 redusere den negative påverknaden til byane og lokalsamfunna på miljøet (målt per innbyggjar), med særleg fokus på luftkvalitet og avfallshandtering i offentleg eller privat regi.*

Utslepp frå vegtrafikk og vedfyring er dei viktigaste lokale kjeldene til luftforureining i Noreg. For nærare omtale sjå kapittel 5 Klima og miljø.

*Delmål 11a): Støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige samband mellom byområde, omland og grisgrendte område ved å styrkje nasjonale og regionale planar.*

Nasjonal transportplan 2022–2033 er planen for å styrkje sosiale samband i det norske transportsystemet. Som nemnd over, blir det no arbeidd med Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036.

#### *Andre relevante berekraftsmål*

Sjølv om Samferdselsdepartementet berre har ansvaret for nokre av delmåla, er departementet òg oppteke av å bidra til å nå dei andre måla. Samfunnsansvar og sosiale spørsmål, og miljø, klima og natur er viktige område for departementet. Likeså å verne om arbeidsrettar og å fremje eit trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakarar. Berekraftsmåla for miljø, natur og klima blir følgt opp gjennom målet i Nasjonal transportplan 2022–2033 om å bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål. Sjå nærare omtale om klima og miljø i kapittel 5.

Transportverksemdene er store statlege bygg-herrar og viktige premissgivarar for norsk anleggsbransje. Regjeringa arbeider med å lage ein ny Norgesmodell med nasjonale seriøsitetskrav for alle offentlege anskaffingar. Samferdselsdepartementet la i 2022 fram ein handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren som har som mål å sikre gode arbeidsforhold og lik konkurranse i bransjen, med særleg merksemd på vegtransport og luftfart. Oppfølging av regjeringas handlingsplan mot sosial dumping vil òg inngå i Statens vegvesen sin kontroll- og tilsynsaktivitet i 2024. I Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, har regjeringa vurdert om dagens reglar og handheving er god nok, særleg for flygande personell. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for besetningsmedlemmar med base i Noreg, og regjeringa vil m.a. sørgje for at Luftfartstilsynet følgjer opp dei tiltaka som er foreslått i strategien.

Transportverksemdene nyttar innkjøpsmakt for å fremje gode arbeidsvilkår i bransjen. Lov- og kontraktskrav skal medverke til gode lønns- og arbeidsvilkår, like konkurransevilkår for entreprenørar/bedrifter, trafikktryggleik og ivaretaking av klima og miljø. Det handlar òg om systematisk HMS-arbeid for eigne tilsette og entreprenørar.

I tråd med regjeringas strategi mot arbeidslivskriminalitet, som blei lagt fram i 2021, har Statens vegvesen i samråd med Bane NOR SF teke initia-

tiv til å opprette eit landsdekkjande samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbran-

sjen. Alle fylkeskommunar, Nye Veier AS og Avinor AS er inviterte til å ta del.

## 7 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post. Grunnlaget for arbeidet med samfunnstryggleik er m.a. gitt i desse stortingsmeldingane:

- Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*
- Meld. St. 9 (2022–2023) *Nasjonal kontroll og digital motstandskraft for å ivareta nasjonal sikkerhet*, jf. Innst. 247 S (2022–2023)
- Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*
- Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*, jf. Innst. 275 S (2020–2021).

I tillegg kjem:

- *Instruks for departementenes arbeid med samfunnsikkerhet* frå 2017
- *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* frå 2019
- *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren* frå 2020
- Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, jf. Innst. 653 S (2020–2021).

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre eit trygt og robust transportsystem og sørge for at behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogeleg grad blir dekte. Etatar, tilsyn og selskap/føretak (verksemdene) i samferdselssektoren har eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein føresetnad for dette er ei systematisk og heilskapleg tilnærming og samarbeid på tvers i sektoren og med andre styresmakter, forvaltningsnivå og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Arbeidet tek utgangspunkt i dei overordna føringane og i dei tre overordna måla i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren:

- oppretthalde eit høgt transporttryggleiksnivå
- oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema

- oppretthalde ein robust sivil transportberedskap.

For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats både frå styresmaktene og verksemdene i samferdselssektoren for å sikre infrastruktur, system og funksjonar, og evna til å styre og regulere trafikk og annan aktivitet i transportsystema. I tillegg kjem beredskapsplanlegging og handtering av uønskte hendingar. Det er den samla evna samferdselssektoren har til å førebyggje og unngå store uønskte hendingar i transportsystema og til å handtere og minske konsekvensane av slike hendingar viss dei likevel skulle oppstå, som er avgjerande for å nå måla.

Verksemdene i sektoren skal i arbeidet med samfunnstryggleik særleg prioritere sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital tryggleik, støtte til Forsvaret og klimatilpassing. På bakgrunn av den overordna strategien frå departementet utarbeider verksemdene eigne strategiar for arbeidet med samfunnstryggleik. Departementet har i dei seinare åra òg bedt verksemdene setje av nødvendige ressursar til arbeidet med totalforsvaret. Verksemdene skal i 2024 vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik.

For å følgje opp dei overordna måla og prioriterte områda vil departementet og verksemdene i 2024 halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Verksemdene skal bruke erfaringane frå dette arbeidet til å setje i verk førebyggjande tiltak og forbetre beredskapsplanverk. Verksemdene skal òg arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå eller med aktørar i andre land. I samferdselssektoren skjer det òg stadig uventa hendingar og ulike krisesituasjonar som må handterast og trekkjast lærdom av.

Omtale av arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren står under dei ulike programkategoriane i del II.

## 7.1 Totalforsvaret

Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 representerer ei stor endring i europeisk tryggingsspolitikk. Samtidig har arbeidet med å innlemme Finland og Sverige i NATO endra premisane for forsvaret av Noreg. Trussel- og risikobiletting må forståast på ein annan måte i dag enn for berre nokre år sidan. Handteringa av konsekvensane av den endra tryggingssituasjonen prega arbeidet i Samferdselsdepartementet og i transportverksemdene i heile 2022.

Transportverksemdene har eit godt samarbeid med Forsvaret. Dei siste åra er det gjennomført ei rekke analysar og behovsgjennomgangar både av tenester som transportetatane skal levere, m.a. i samband med såkalla vertsnasjonstøtte (Host Nation Support) i NATO, og av konkret infrastruktur som Forsvaret er avhengig av for å gjennomføre sine operasjonar.

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunnet i samband med førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggleikspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette.

Den sivile transportstøtta til Forsvaret skal i størst mogeleg grad vere basert på samarbeid og kommersielle avtalar. Først i tilfelle der marknadsmekanismane ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil derfor halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig, og det føreset ein kontinuerleg prosess. Samferdselsdepartementet vil derfor òg i 2024 halde fram arbeidet med å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet innanfor rammene av totalforsvaret.

## 7.2 Implementering av tryggingsslova

Samferdselsdepartementet har ansvar for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i transportsektoren. Implementeringa av tryggingsslova i transportsektoren vil òg i 2024 vere eit viktig verkmiddel i dette arbeidet.

Formålet med lova er å tryggje dei nasjonale tryggleiksinteressene og å førebyggje, avdekkje og motverke tryggleikstrugande verksemd. Dei nasjonale tryggleiksinteressene blir varetekne ved at departementa identifiserer grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF) innanfor sine ansvarsområde. Verksemdar av avgjerande betydning for GNF eller nasjonale tryggleiksinteresser blir underlagde tryggingsslova og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte.

Samferdselsdepartementet har identifisert og meldt inn til Nasjonalt tryggingssorgan desse grunnleggjande nasjonale funksjonane i eigen sektor:

- *SD GNF 1: Transport* omfattar tenester, produksjon og andre formar for verksemd i transportsektoren som er heilt nødvendige for at transportar av betydning for nasjonale tryggingssinteresser kan gjennomførast. «Transportar» inneber i hovudsak å flytte personar og gods frå ein stad til ein annan, men òg andre typar rørsler i transportsystemet, medan «tenester, produksjon og andre formar for verksemd» i grove trekk omfattar all aktivitet som er nødvendig for at:
  1. infrastruktur som blir nytta til kritiske transportar er tilgjengeleg og framkomeleg
  2. trafikkstyring og -overvaking er funksjonelt
  3. transporttenester og transportressursar er tilgjengeleg ved behov.
- *SD GNF 2: Samferdselsdepartementets verksemd, handlefridom og beslutningsdyktigheit* omfattar rolla departementet har som fagleg sekretariat for politisk leiing, utøving av myndigheit og styring og oppfølging av underleggjande verksemdar.

Departementet har vidare identifisert verksemdar som er av vesentleg eller avgjerande betydning for GNF, og peika ut og klassifisert skjermingsverdige objekt og infrastruktur i transportsektoren. Desse er òg melde inn til Nasjonalt tryggingssorgan.

For å ivareta formålet med lova er GNF-arbeidet ein kontinuerleg prosess. Prosessen kan føre til endringar i identifiserte funksjonar og skjermingsverdige verdiar, kva for verksemdar som er av vesentleg og avgjerande betydning, og i kva grad ei verksemd er avhengig av eksterne ressursar (andre verksemdar). Kva som krevst for å oppnå eit forsvarleg tryggleiksnivå, kan òg bli endra. GNF Transports betydning for dei nasjonale tryggleiksinteressene er i stor grad grunnleggjande med at andre sektorar, t.d. forsvarssektoren, er

avhengige av GNF Transport. Dette inneber at utpeiking av skjermingsverdige objekt og skjermingsverdig infrastruktur i transportsektoren ikkje blir fullt ut dekkjande før andre relevante departement har identifisert og meldt inn til Samferdselsdepartementet korleis eigne GNF(ar) er avhengige av GNF Transport. Dette vil òg vere ein kontinuerleg prosess i åra som kjem.

### 7.3 Digital tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor digital tryggleik er knytt til rolla som pådrivar for at verksemdene i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for digital tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

Samfunnet blir stadig meir digitalisert. I transportsektoren blir heile tida òg nye digitale løysingar tekne i bruk. Når vi blir meir avhengige av digitale løysingar, aukar sårbarheita. Verksemdene i sektoren skal derfor prioritere arbeidet med digital tryggleik.

Dei siste åra har reguleringa med digital tryggleik blitt styrkt i transportsektoren. Ny lov om digital tryggleik vil òg medverke til å styrkje den digitale tryggleiken i verksemdar som har særleg betydning for samfunnet.

I januar 2019 lanserte den førre regjeringa *Nasjonal strategi for digital sikkerhet*. Formålet med strategien er å oppnå eit felles grunnlag for å handtere digitale trygging utfordringar, og arbeidet blir ført vidare i 2024. Strategien legg m.a. til grunn eit overordna mål om å styrkje den nasjonale evna til å avdekkje og handtere digitale angrep.

Eitt av tiltaka for å følgje opp dette målet er å etablere såkalla sektorvise responsmiljø for å handtere digitale angrep og uønskte hendingar. Luftfartstilsynet, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen har gjennomført utgreiingar for å dokumentere behovet for og organiseringa av eit responsmiljø for å handtere digitale hendingar i høvesvis luftfarten, jernbane- og kollektivtransporten og på vegområdet. Eit digitalt responsmiljø for luftfartssektoren var i ordinær drift 1. juni 2023. Samferdselsdepartementet har motteke mandat og utkast til kravspesifikasjon for etablering av responsmiljø for jernbane- og kollektivsektoren, og for ei tilrådd løysing for eit responsmiljø for vegsektoren.

Fleire av transportverksemdene har samarbeidsavtalar med Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC) som er knutepunkt for nasjonalt og inter-

nasjonalt samarbeid innan digital hendingshandtering. Avtalane gjer det m.a. mogeleg med fast fysisk nærvær i senteret. Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar. Dette samarbeidet held fram i 2024.

### 7.4 Klimatilpassing

Klimaendringane påverkar samfunnet i stadig større grad. I tillegg til å omstille til eit lågut-sleppssamfunn der utsleppa er vesentleg lågare enn i dag, må ein handtere effektar av klimaendringane gjennom ulike former for klimatilpassing. Noreg har utfordringar med flaum og skred, m.a. på grunn av topografi, eit klima med store temperaturvariasjonar og vanskelege grunntilhøve som t.d. kvikkleire. Klimatilpassing er derfor ei sentral oppgåve for heile transportsektoren i åra framover. Ekstremværet *Hans* i august 2023 demonstrerte behovet for dette.

I juni 2023 la regjeringa fram Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*. Meldinga inneheld regjeringa sin plan for det nasjonale arbeidet med klimatilpassing for perioden 2024–2028. Planen inneheld tiltak for mange område og sektorar, m.a. samfunnstryggleik og samferdsel.

Statens vegvesen har fått i oppdrag å koordinere ei kartlegging av tilstanden på fylkesveg, i samarbeid med fylkeskommunane. God oversikt over tilstand er viktig for å redusere etterslep i vedlikehald, både for riks- og fylkesveg. Departementet har òg bedt Statens vegvesen foreslå ein overordna plan for å redusere vedlikehaldsetter-slepet på riksvegane. Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF er bedt om å utarbeide eit forslag til ein overordna plan for å redusere etterslepet på jernbaneinfrastrukturen. Det blir lagt opp til at dei aktuelle planane kan inngå i meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036.

For omtale av arbeidet med klimatilpassing innanfor luftfarten sjå kapittel 9.5 i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi*.

Transportverksemdene skal arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvær. Som ein del av dette er det viktig med god kartlegging av kor sårbar infrastrukturen er for klimaendringar. Verksemdene skal òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisikoen i

områda nær infrastrukturen. Arbeidet med klimatilpassing i verksemdene er omtalt under dei ulike programkategoriane i del II.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning på tvers av sektorar er derfor sentralt. Verksemdene skal halde fram sitt tverrsektorielle samarbeid. I nettverket *Naturfareforum* samarbeider m.a. Statens vegvesen, Bane NOR og Noregs vassdrags- og energidirektorat. Formålet med forumet er å styrkje samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar.

## 7.5 Andre saker

---

Investeringar frå utanlandske føretak bidreg til verdiskaping i Noreg og er heilt nødvendig for mange verksemdar og arbeidsplassar. Samtidig framhevar dei nasjonale tryggingstenestene i sine trussel- og risikovurderingar korleis ulike former for økonomisk aktivitet frå enkelte land kan medføre ein betydeleg nasjonal risiko og kome i kon-

flikt med nasjonale tryggingsinteressar. Evna til å avdekkje, varsle og handtere uønskte strategiske investeringar og tryggingstruande verksemd må derfor styrkjast. I 2022 utarbeidde Samferdselsdepartementet *Retningslinjer for virksomheter i transportsektoren: Håndtering av økonomisk aktivitet med utenlandske aktører som kan utgjøre en risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet*. Formålet er å auke medvitet og bidra til ei felles forståing av korleis uønskt utanlandsk økonomisk aktivitet i transportsektoren kan bli identifisert, vurdert, formidla og ev. handtert av relevante styresmakter og fagorgan. Slik kan ev. risikoreduserande tiltak setjast i verk tidleg.

Departementet vil i 2024 vidareføre deltakinga i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, dei nordiske landa, EU og NATO.

Oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i verksemdene inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for eit trygt og påliteleg transportsystem.

## 8 Samferdsel og kommunesektoren

### 8.1 Ansvar, oppgaver og finansiering

Kommunane og fylkeskommunane er sentrale i arbeidet med å nå dei nasjonale transportpolitiske måla.

Fylkeskommunane har ansvar for fylkesvegane, fylkesvegferjer, ikkje-statlege lufthamner og kollektivtransport med buss, båt, trikk, T-bane og bybane. Ansvaret omfattar utgreiing, planlegging, forvaltning, drift, vedlikehald og investeringar. Fylkeskommunane tildeler vidare løyve til kommersielle buss- og båttruter, drosjeløyve og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport for funksjonshemma (TT-transport). Vidare har fylkeskommunane ansvar for å tilrå og samordne trafikktryggleikstiltak i fylket.

Kommunane har ansvar for det kommunale vegnettet. Dei har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har mykje å seie for utforminga av kollektivtransporten.

Ansvaret for kollektivtransporten er delt mellom forvaltningsnivåa. Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken og utviklar og avgjer rammevilkåra for kollektivtransporten. Staten har òg ansvaret for jernbane. Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Dei gir tilskot til lokale ruter med buss, båt, fylkesvegferjer, trikk, T-bane og bybane, og dei fastset omfanget av rute-tilbodet og takstar m.m.

Kapasitets- og miljøomsyn gjer det nødvendig med ein særskilt transportpolitikk for byområda. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det eit overordna mål for bypolitikken at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport og ved å sykle og gå. Staten, fylkeskommunane og kommunane i dei fire største byområda har inngått byvekstavtalar, der forvaltningsorgana samarbeider for å nå målet. Det er vidare sett av midlar i 2024 til å følgje opp framforhandla forslag til ny byvekstavtale for Tromsø, og til å forhandle om nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

Finansieringa av oppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren kjem frå frie inntekter og øyremerka tilskot, i tillegg til brukarbetaling (billettinntekter og bompengar). Frie inntekter (rammetilskot og skatteinntekter) kan kommunane og fylkeskommunane disponere fritt innanfor krav i lov- og regelverk om kva for tenester dei skal yte.

Rammetilskotet er summen av innbyggjartilskot, Nord-Noreg-tilskot og skjønstilskot. Ein mindre del av innbyggjartilskotet blir ikkje fordelt etter dei ordinære kriteria (kostnadsnøklar og vekter) i inntektssystemet, men etter særskild fordeling i ein overgangsfase. Dette gjeld t.d. midlar til oppgaver som få kommunar har. Oversikt over midlar fordelte etter særskild fordeling går fram av tabell C i Grønt hefte. Grønt hefte er eit berekningsteknisk vedlegg til Prop. 1 S for Kommunal- og distriktsdepartementet, om fordeling av rammetilskotet til kommunar og fylkeskommunar. Midlar som blir særskild fordelte, er òg frie inntekter som fylkeskommunane sjølve avgjer bruken av.

Regjeringa varsla i Hurdalsplattforma ei heilskapleg gjennomgang av inntektssystemet og følgjer i 2024 opp med fleire endringar. Endringane byggjer på utgreiinga til eit ekspertutval som har gått gjennom inntektssystemet for fylkeskommunane. Dei viktigaste endringane gjeld kostnadsnøkkelen som blir nytta til å kompensere for variasjonar i kostnadene ved å tilby fylkeskommunale tenester. For nærare omtale av endringane, sjå Prop. 112 S (2022–2023) *Kommuneproposisjonen 2024*.

På samferdselsområdet er desse oppgåvene særskild fordelte (tabell C) i 2024:

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet
- kompensasjon for tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg
- ras- og skredsikring av fylkesveg
- ferjeavløysingsmidlar
- Nordøyvegen – tilskot til å dekkje kapitalkostnader
- tilskot til ikkje-statlege lufthamner
- låg- og nullutsleppsferjer.

Staten kompenserer fylkeskommunane for meir-utgifter i samband med oppfølginga av krav i tunnelsikkerhetsforskrifta for fylkesveg. Med vidareføring av kompensasjonen som foreslått, vil fylkeskommunane bli ferdig kompenserte for meirutgiftene til tunnelutbetringane i løpet av planperioden 2022–2033, slik det er lagt opp til i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Over budsjettet til Samferdselsdepartementet blir det òg løyvd midlar til øymerka tilskot til kommunar og fylkeskommunar. Dei største tilskota er særskilt tilskot til store kollektivprosjekt og tilskot til byområde som til saman utgjer 6 449,4 mill. kr i 2024, jf. kap. 1332, postane 63 og 66. Under 21.30 Vegformål foreslår regjeringa å løyve i alt 837,3 mill. kr til ordningar retta mot fylkeskommunane og kommunane, inkl. rentekompensasjon for transporttiltak i fylka. Alle ordningane blir vidareførte i 2024. For nærare omtale, sjå kap. 1320, kap. 1330 og kap. 1332 i del II.

Fylkeskommunal samferdsel blir òg finansiert av bompengar, som går til fylkesvegar, kollektivtiltak og drift av kollektivtransport i byområda. Anslaget for bompengar stilt til disposisjon på fylkesveg er 8,1 mrd. kr i 2024. I tillegg er det lagt opp til om lag 950 mill. kr til drift av kollektivtransport frå Oslopakke 3.

## 8.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport

KOSTRA er eit nasjonalt informasjonssystem som gir styringsinformasjon om kommunal og fylkeskommunal verksemd. KOSTRA-tal gir eit bilete av prioriteringane og utviklinga av veginfrastruktur og kollektivtransport i fylkeskommunane.

Fylkeskommunane har ansvar for eit vegnett på 44 771 km. Det er 608 tunnelar på dette vegnettet, og 265 av desse er over 500 meter lange. Tunnelane har ei samla lengd på 530 km og utgjer 1,2 pst. av heile fylkesvegnettet.

Tala frå KOSTRA viser at frå 2015 til 2022 har delen fylkesveg med dårleg eller svært dårleg dekketilstand gått ned frå 43,9 pst. til 23,4 pst. Sjølv om den langsiktige trenden er positiv, er delen med dårleg dekketilstand framleis høg.

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. I 2022 hadde 92,2 pst. av fylkesvegane fast dekke, men framleis manglar 3 489 km av fylkesvegnettet dette. Innlandet og Trøndelag har høgast tal km utan fast dekke, rundt 1 000 km i kvart av fylka. I Vestland, Møre og Romsdal og Rogaland fylkeskommunar har heile fylkesvegnettet fast dekke.

Delen av fylkesvegnettet med aksellast over 10 tonn har auka monaleg i perioden etter forvaltningsreforma og utgjorde 83,6 pst. i 2022, opp frå 62 pst. i 2010.

I 2022 starta Statens vegvesen saman med fylkeskommunane opp eit arbeid med å oppdatere tala frå tilstandskartlegginga av fylkesvegnettet frå 2012. Kartlegginga blir levert i oktober 2023 og vil etter planen inngå i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Dei fylkeskommunale investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde om lag 12,5 mrd. kr i 2022, medan fylkeskommunale driftsutgifter til desse vegane utgjorde 10,5 mrd. kr. Det blei i alt nytta 22,9 mrd. kr til investeringar og drift av fylkesvegnettet, som er 3 mrd. kr meie enn i 2021.

Fylkeskommunale netto driftsutgifter til kollektivtransport utgjorde 18,3 mrd. kr i 2022, noko som er uendra frå 2021. Dei samla billettinntektene i den fylkeskommunale kollektivtransporten var 7,7 mrd. kr i 2022, om lag 2,6 mrd. kr høgare enn i 2021.

Stortinget løyvde til saman 1 446 mill. kr i 2022 til den fylkeskommunale kollektivtransporten knytt til koronapandemien.

Fylkesvis fordeling av utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2022 går fram av tabell 8.1.



Tabell 8.1 Fylkeskommunale utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2022

	Kollektivtransport driftsutgifter <sup>1</sup>	Fylkesveg driftsutgifter <sup>2</sup>	Mill. kr Fylkesveg investerings- utgifter <sup>3</sup>
Oslo <sup>4</sup>	3 089,0	-	-
Rogaland	1 464,9	800,6	1 849,2
Møre og Romsdal	1 492,0	892,7	2 006,0
Nordland	1 614,9	785,2	1 114,3
Viken	2 516,1	1 573,5	1 184,7
Innlandet	814,3	1 060,3	560,7
Vestfold og Telemark	724,2	840,6	489,3
Agder	628,6	847,6	459,1
Vestland	3 270,3	1 536,6	2 343,5
Trøndelag	1 328,7	1 195,7	1 189,5
Troms og Finnmark	1 365,6	945,3	1 267,1
Sum	18 308,6	10 478,0	12 463,3

<sup>1</sup> Netto driftsutgifter for funksjonane 730 Buss, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transportordningar for funksjonshemma og 734 Trikk, bybane og T-bane.

<sup>2</sup> Brutto driftsutgifter ekskl. avskrivingar for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø og trafikksikkerheitstiltak.

<sup>3</sup> Brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø og trafikksikkerheitstiltak.

<sup>4</sup> Oslo er ein kommune med fylkeskommunale oppgåver, ikkje ein fylkeskommune. Det er derfor ingen fylkesvegar i Oslo.

Kjelde: KOSTRA

### Fylkesvegferjer

Det var i alt 107 fylkesvegferjesamband i Noreg i 2022. Vestland fylkeskommune har flest slike samband, men målt i utført trafikkarbeid (frakta personbileiningar) er Møre og Romsdal det største ferjefylket i landet. Nordland, Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark er òg store ferjefylke.

I 2022 var dei fylkeskommunale netto driftsutgiftene til fylkesvegferjedrift om lag 3,5 mrd. kr, som er ein auke med 0,5 mrd. kr frå 2021. Utgiftene har auka over tid, og i 2019 var utgiftene 2,5 mrd. kr.

Regjeringa foreslår å setje av midlar som legg til rette for at ordningane med gratis ferjer og reduserte ferjetakstar på riks- og fylkesvegferjesambanda kan vidareførast i 2024. Sjå 21.30 Vegformål under kap. 1320, post 72 Tilskot til riksvegferjedrifta og Prop. 1 S (2023–2024) for Kommunal- og distriktsdepartementet for nærare omtale av tiltaka.

### Kollektivtransport

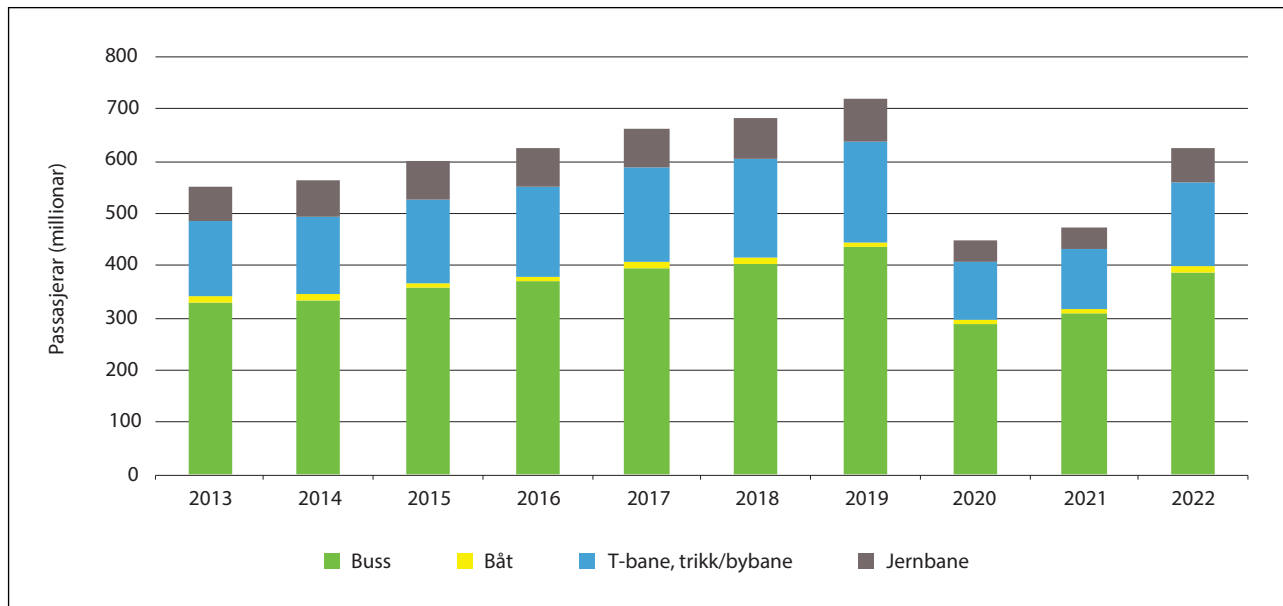
Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2022 var om lag 626 millionar kollektivreiser, ein auke på 32,8 pst. frå 2021. Koronapandemien og smitteverntiltaka retta mot kollektivtransporten førte til ein sterk nedgang i talet på reisande i 2021.

Den fylkeskommunale kollektivtransporten med buss, båt, T-bane, trikk og bybane hadde 560 millionar reiser i 2022, ein auke på 30,1 pst. frå 2021. Reisene i 2022 fordelte seg med 69 pst. med buss, 29 pst. med T-bane, trikk og bybane og 2 pst. med båt.

På jernbane var det om lag 66,7 millionar reiser i 2022, ein auke på 61,1 pst. frå 2021.

I den fylkeskommunale kollektivtransporten hadde skinnegåande transport (trikk, T-bane og bybane) den største auken frå 2021 til 2022 (41,2 pst.), medan båt og buss auka med høvesvis 33,6 pst. og 25,9 pst.

Figur 8.1 viser tal på reiser med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2013–2022 i heile landet.



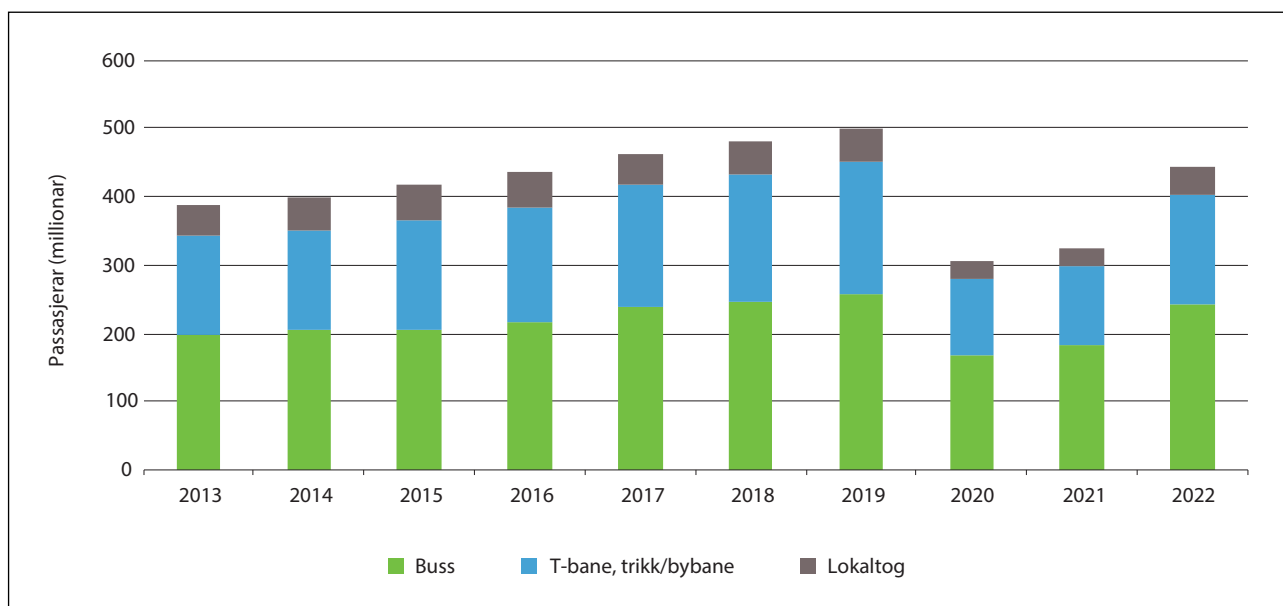
Figur 8.1 Kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

I dei fire største byområda var auken i kollektivreiser (utanom jernbane) i 2022 noko større enn på landsbasis. Frå 2021 til 2022 gjekk talet på kollektivreiser i dei fire største byområda opp med 36,3 pst., medan dei på landsbasis gjekk opp med 30,1 pst. I alt var det om lag 404 millionar kollektivreiser i dei fire største byområda i 2022.

I 2022 var det i alt 41,9 millionar reiser med lokaltog i dei fire største byområda, ein auke på 51,2 pst. frå 2021. Auken frå 2021 til 2022 var størst i Trondheim med 65,5 pst. og lågast i Stavanger der auken på lokaltog var 33,6 pst.

Figur 8.2 viser talet på reiser med lokaltog, buss og trikk, T-bane og bybane i dei fire største byane i perioden 2013–2022.



Figur 8.2 Kollektivtransport i dei fire største byområda

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

## 9 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogeleg for alle å kunne delta i samfunnet.

### *Fremme likestilling og hindre diskriminering*

Det følgjer av likestillings- og diskrimineringslova § 24 at offentlege styresmakter i alt sitt virke skal arbeide aktivt, målretta og planmessig for å fremje likestilling og hindre diskriminering. Samferdselssektoren bidreg gjennom å utvikle eit universelt utforma transportsystem, som er eit viktig verkemiddel for at flest mogeleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar.

I *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det fem mål. Eitt av dei er ein enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet. Dette inneber m.a. å bidra til samanhengande, universelt utforma reisekjeder, slik at flest mogeleg skal kunne oppleve god mobilitet og tilgang til transportsystemet. Universell utforming er omtala i del II under 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming av transportsystemet er eit forum for uformell dialog på overordna nivå mellom politisk leiing i departementet og dei funksjonshemma sine organisasjonar. Vidare er NHO-transport, Statens kompetansesenter for universell utforming, Standard Norge og representantar for underliggende etatar og verksemdar med. Det er møte to gongar i året. Møta er eit viktig forum for å kartleggje status og dele informasjon.

Fleire med nedsett funksjonsevne er avhengig av drosjetilbodet. Tilgjengelege drosjer som er tilpassa behov for den einskilde, t.d. større eller spesialbygde bilar med innebygd rampe eller heis, kan for nokre vere avgjerande for tilgang til aktivitetar i kvardagen.

Talet for rullestoltilpassa drosjer er usikkert. For å bidra til tilgjengelegheit på denne typen drosjer innførte regjeringa frå 1. juli 2022 redusert eingongsavgift på rullestoltilpassa drosjer.

I mandatet for det regjeringsoppnemnde Drosjeutvalet er det framheva at det er særleg viktig å sikre tilbodet til sårbare grupper med særleg behov for drosjetenester, som eldre og funksjonshemma utan bil.

I postsektoren er det reguleringar som skal sikre at personar med nedsett funksjonsevne kan ta del i samfunnet. For blinde og svaksynte inneheld leveringsplikta for posttenester gratis frakt av sendingar mellom blinde og deiira organisasjonar. Sjå omtale i del II under 22.10 Posttenester. Vidare er det eit krav i postforskrifta om at personar med redusert mobilitet kan få postsendingar utlevert nærare sin bustad enn dei ordinære reglane for utleveringspostkasser tilseier.

### *Likestilling mellom kvinner og menn*

Under er det presentert statistikk som kan seie noko om likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar i 2022 og 2021. Sjå årsrapportane for 2022 for meir omtale av arbeidet i etatane for å fremje likestilling og mangfald.

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2022 seks underliggende etatar. Dei varierer betydeleg i storleik, frå Vegtilsynet med 14 tilsette ved utgangen av 2022 til Statens vegvesen med 4 916 tilsette.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2022 var kvinnedelen over 50 pst. i Samferdselsdepartementet. For etatane låg kvinnedelen på mellom 37 og 50 pst. I etatane og departementet utgjorde kvinner si månadlege bruttolønn i snitt mellom 84 pst. og 96 pst. av mennene si lønn.

Tabellane under gir ei oversikt over status for likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og etatane ved utgangen av 2022 og 2021.

Tabell 9.1 viser delen kvinner i verksemdene som arbeidde deltid av alle deltidstilsette, og tilsvarende for dei mellombels tilsette. Vidare viser tabellen kvinner sin del av overtida og foreldre-

permisjonen. Tabell 9.2 viser legemeldt sjukefråvær i prosent for kvinner og menn.

Under omtalen av Samferdselsdepartementet og dei enskilde etatane er det ein tabell som viser

gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i prosent av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Tabell 9.1 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner

		SD	SVV	Jdir.	LT	SJT	SHK	VT
Deltidstilsette <sup>1</sup>	2022	100	66	50	75	0	75	100
	2021	66	60	33	50	66	100	100
Mellombels tilsette	2022	100	33	0	43	80	100	0
	2021	50	43	67	40	63	0	0
Overtid	2022	42	21	46	19	33	40	55
	2021	47	22	48	23	42	37	54
Foreldrepermisjon <sup>1</sup>	2022	24	55	72	60	82	0	0
	2021	69	60	74	14	92	100	0

<sup>1</sup> Tal for deltidstilsette i Staten jernbanetilsyn var 66 pst. i 2021 ikkje 50 pst. som opplyst i Prop. 1 S (2022–2023). Tal for Luftfartstilsynet for kvinner sin del av foreldrepermisjon var i 2021 14. pst., ikkje 81 pst. som opplyst i Prop. 1 S (2022–2023) der talet for kvinner og menn var bytta om.

I prosent av talet på tilsette i verksemdene var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt lågt. Fleire kvinner enn menn arbeidde deltid med unntak av i Jernbanedirektoratet der like mange kvinner som menn arbeidde deltid. I Samferdselsdepartementet og Statens havarikommisjon var alle mellombels tilsette kvinner, medan færre kvinner enn menn var mellombels tilsett i Statens vegvesen og Luftfartstilsynet.

Berre menn var mellombels tilsett i Jernbanedirektoratet. Vegtilsynet hadde ikkje mellombels tilsette i 2022. Med unntak av Vegtilsynet arbeidde menn meir overtid enn kvinner i alle verksemdene. I 2022 hadde ingen kvinner i Statens havarikommisjon og Vegtilsynet foreldrepermisjon. I Samferdselsdepartementet var prosentdelen foreldrepermisjon lågare for kvinner enn for menn.

Tabell 9.2 Legemeldt sjukefråvær i prosent

		SD	SVV	Jdir	LT	SJT	SHK	VT
Kvinner	2022	3,5	5,7	2,9	2,7	8,3	2,4	1,6
	2021	2,0	5,6	3,2	2,1	4,8	1,4	3,4
Menn	2022	1,6	3,3	1,9	1,7	2,0	2,7	0,7
	2021	1,1	3,2	2,5	1,6	2,0	1,5	0

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt, men var i 2022 generelt noko høgare for kvinner enn for menn i alle verksemdene. I dei mindre verksemdene der talet på tilsette er lågt vil eit fråvær over lengre tid påverke fråværsprosenten.

#### *Samferdselsdepartementet*

Ved utgangen av 2022 hadde Samferdselsdepartementet 144 tilsette. Kvinnedelen var 54 pst.

I rapporteringa for 2021 inngår 18 medarbeidarar i Kyst- og miljøavdelinga som blei overført til Nærings- og fiskeridepartementet frå 1. januar 2022.

Tabell 9.3 Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	54	144	96	64 537
	2021	56	160	97	61 561
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2022	50	6	99	120 003
	2021	43	7	99	115 408
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2022	46	13	106	86 083
	2021	47	15	107	83 530
Fagdirektørar mv.	2022	70	10	99	72 830
	2021	80	5	88	69 327
Underdirektørar, utgreiingsleiarar, seniorrådgivarar mv.	2022	49	82	102	62 077
	2021	51	95	104	60 027
Rådgivarar, førstekonsulentar	2022	63	30	102	48 674
	2021	71	34	105	46 327
Seniorkonsulentar	2022	100	3	-	-
	2021	100	4	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i stillingskategoriane fagdirektørar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar, medan det i toppleiinga var like mange kvinner og menn. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane mellomleiing, underdirektørar mv. og rådgivarar mv., medan i toppleiinga og fagdirektørar mv. tente kvinner i snitt nesten det same som menn.

Departementet har gjennomført ein overordna risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for å undersøke om det er risiko for diskriminering og hindre for likestilling i verksemda. I analysen er risiko for diskriminering for alle diskrimineringsgrunnlag vurderte på områda rekruttering,

lønnsvilkår, arbeidsvilkår (m.a. utviklingsmoglegheiter, tilrettelegging og forhold arbeid/familie) og mobbing og trakassering. Resultata frå analysen og risikoreduserande tiltak blir følgt opp. M.a. for å redusere risikoen for mobbing og trakassering ytterlegare blir alle nyttilsette informert om departementet sine varslingsrutinar.

#### *Statens vegvesen*

Ved utgangen av 2022 hadde Statens vegvesen 4 916 tilsette. Kvinnedelen var 38 pst. I tabell 9.4 inngår ikkje vegdirektøren og lærlingar. I 2022 hadde Statens vegvesen 10 lærlingar.

Tabell 9.4 Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	38	4 916	96	55 407
	2021	38	4 913	95	53 299
Etatsleiing (direktørar)	2022	40	10	96	135 041
	2021	33	9	98	123 132
Leiarar (avdelings- og seksjons- og kontorleiarar)	2022	45	284	99	74 514
	2021	43	305	99	71 050
Tekniske sakshandsamarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2022	24	2 210	102	57 826
	2021	24	2 320	101	56 051
Merkantile sakshandsamarar	2022	62	1 640	93	51 393
	2021	62	1 669	93	48 962
Inspektørar	2022	28	251	99	45 936
	2021	23	571	98	45 165
Arbeidarstillingar	2022	22	23	103	46 456
	2021	19	31	99	44 258
Reinhald mv.	2022	100	4	-	-
	2021	100	5	-	36 258

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile sakshandsamarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Delen kvinner gjekk opp i kategorien etatsleiing frå 2021 til 2022, men talet på tilsette i denne kategorien er lågt, slik at ei stilling kan medføre stor prosentvis endring.

Kvinner tente i snitt mindre enn menn i alle stillingskategoriar utanom arbeidarstillingar og tekniske sakshandsamarar, men forskjellane var små.

#### *Jernbanedirektoratet*

Ved utgangen av 2022 hadde Jernbanedirektoratet 170 tilsette. Kvinnedelen var 39 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 24 tilsette ved utgangen av 2022, og kvinnedelen var 48 pst.

Tabell 9.5 Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	39	170	96	69 611
	2021	41	187	97	66 418
Toppleiing	2022	33	6	101	117 209
	2021	43	7	95	115 458
Mellomleiarar	2022	53	17	99	89 694
	2021	53	19	94	85 388
Rådgivarar, seniorrådgivarar, ingeniørar og andre sakshandsamarar	2022	38	103	96	68 317
	2021	40	113	98	64 035
Administrative stillingar	2022	67	25	93	54 726
	2021	62	29	93	54 628
Faglærer/Fagsjef Fagskolen	2022	0	19	-	63 212
	2021	0	19	-	61 551

I dei kategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategoriane mellomleiarar og administrative stillingar. Kvinner tente noko meir enn menn i stillingskategorien toppleiing.

#### *Luftfartstilsynet*

Ved utgangen av 2022 hadde Luftfartstilsynet 198 fast og 14 mellombels tilsette. Kvinnedelen var 38 pst. I tabell 9.6 inngår for 2022 både faste og mellombels tilsette, medan i tala for 2021 inngår berre fast tilsette.

Tabell 9.6 Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	38	212	86	65 191
	2021	38	193	87	64 292
Toppleiing	2022	57	7	96	104 806
	2021	57	7	96	100 691
Mellomleiing	2022	46	11	97	86 452
	2021	50	10	98	82 334
Spesial- og seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2022	29	155	89	67 603
	2021	28	140	91	66 810
Rådgivarar mv.	2022	67	27	98	45 958
	2021	68	28	100	46 972
Førstekonsulentar mv.	2022	100	7	-	39 873
	2021	100	6	-	42 917
Konsulentar, lærlingar mv.	2022	60	5	-	27 470
	2021	50	2	-	-

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2022 berre kvinner, medan det i kategoriane rådgivarar og toppleiing var eit fleirtal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente kvinner i snitt mindre enn menn, men forskjellane var små i dei fleste av desse kategoriane.

#### *Statens jernbanetilsyn*

Ved utgangen av 2022 hadde Statens jernbanetilsyn 61 fast og 5 mellombels tilsette. Kvinnedelen var 50 pst.



Tabell 9.7 Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	50	66	84	67 633
	2021	53	78	83	62 767
Toppleiing (direktør)	2022	0	1	-	-
	2021	0	1	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2022	40	5	98	91 015
	2021	40	5	98	88 747
Seniorrådgivarar, senioringeniørar mv.	2022	46	53	94	67 865
	2021	50	56	90	64 944
Rådgivarar og førstekonsulentar mv.	2022	100	4	-	-
	2021	58	12	97	45 270
Seniorsekretærar	2022	100	2	-	-
	2021	100	3	-	-
Lærlingar	2022	100	1	-	-
	2021	100	1	-	-

I dei to stillingskategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette menn, og kvinner tente i gjennomsnitt noko mindre enn menn. Det var berre kvinner i stillingskategoriane rådgivarar og førstekonsulentar mv. og seniorsekretærar.

#### *Statens havarikommisjon*

Ved utgangen av 2022 hadde Statens havarikommisjon 54 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst.

Tabell 9.8 Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	37	54	90	68 743
	2021	35	55	88	67 436
Toppleiing	2022	0	1	-	-
	2021	0	1	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2022	40	5	-	92 897
	2021	0	5	-	90 217
Fagstab	2022	50	4	-	-
	2021	75	4	-	-
Havariinspektørar	2022	26	35	100	68 158
	2021	27	37	101	65 829
Administrative stillingar	2022	78	9	85	50 891
	2021	75	8	86	49 848

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i administrative stillingar, medan det var like mange kvinner som menn i kategorien fagstab. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab og det same som menn i kategorien havariinspektørar.

#### *Vegtilsynet*

Ved utgangen av 2022 hadde Vegtilsynet 14 tilsette. Kvinnedelen var 43 pst.

Tabell 9.9 Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månedslønn i pst.	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2022	43	14	95	63 467
	2021	46	13	93	61 652
Toppleiing	2022	0	1	-	-
	2021	0	1	-	-
Seniorrådgivarar, senioringeniørar	2022	43	6	-	60 234
	2021	56	9	100	59 805
Rådgivarar, overingeniørar	2022	0	1	-	-
	2021	33	3	-	-

Begge kjønna var representert i stillingskategorien seniorrådgivar mv. Kvinner tente generelt i snitt noko mindre enn menn.

## 10 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2022 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet. Svinesundsforbindelsen AS blei avvikla i 2022.

### *Avinor AS*

Den faste lønna til Abraham Foss var 3 457 999 kr i 2022. I tillegg fekk han 8 252 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 299 542 kr. Samla godtgjering utgjorde 3 765 793 kr.

Avinor nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Konsernsjefen er omfatta av pensjonsordninga i Avinor-konsernet som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til opp til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn ut over oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Entur AS*

Den faste lønna til administrerande direktør Christel Borge var 2 683 346 kr i 2022. I tillegg fekk ho 5 703 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 132 869 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 821 918 kr.

Entur nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har ho rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Norske tog AS*

Den faste lønna til administrerande direktør Øystein Risan var 2 207 000 kr i 2022. I tillegg fekk han 132 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 129 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 468 000 kr.

Norske tog nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem

av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Nye Veier AS*

Den faste lønna til administrerande direktør Anette Aanesland var 2 603 000 kr i 2022. I tillegg fekk ho 163 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 143 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 909 000 kr.

Nye Veier nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

### *Spordrift AS*

Den faste lønna til administrerande direktør Henning Bråtebæk var 2 513 000 kr i 2022. I tillegg fekk han 9 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 172 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 694 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Spordrift nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til etterlønn tilsvarande 12 månaders fastlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt, men skal minst vere lik 6 månaders etterlønn som er 3 månader meir enn lengda på oppseiingstida.

Eigarskapen til Spordrift AS blei 13. mars 2023 overført til Bane NOR SF frå staten v/Samferdselsdepartementet.

*Vygruppen AS*

Den faste lønna til konsernsjef Gro Bakstad var 3 840 000 kr i 2022. I tillegg fekk ho 250 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 457 000 kr. Samla godtgjeringsar utgjorde 4 547 000 kr.

Vygruppen har bonusordningar for leiande tilsette. Bonusordninga for konsernsjefen var i 2022 avgrensa til fire månadsløner og knytt til oppnådde resultat innanfor kundetilfredsheit og omdøme, økonomi og effektivitet, HMS og strategi. Det blei ikkje utbetalt bonus i 2022.

Konsernsjefen er med i den kollektive ytingspensjonsordninga i verksemda. Ordninga gir rett til pensjon inntil 12 G. Utover dette blir konsernsjefen, i samsvar med tilsettingsavtalen, kompensert delvis for bortfall av ytingsbasert pensjonsordning i tidlegare arbeidsforhold med eit lønns tillegg. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppsei-

ingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

*Bane NOR SF*

Den faste lønna til konsernsjef Gorm Frimannslund var 3 023 000 kr i 2022. I tillegg fekk han 5 500 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 341 000 kr. Samla godtgjeringsar utgjorde 3 369 500 kr.

Bane NOR nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Konsernsjefen er medlem av konsernets generelle pensjons- og forsikringsordningar. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt, men skal svare til minst seks månadar lønn, som er tre månadar meir enn oppseiingstida.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2023–2024) om statsbudsjettet for år 2024 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et framlagt forslag.

---

**Forslag**

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2023–2024) statsbudsjettet for budsjettåret 2024 opp følgende forslag til vedtak:

**Kapitlene 1300–1370, 4300–4354, 5611, 5619 og 5672**I  
Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	182 900 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	37 000 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	81 800 000	301 700 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 900 000	
	50 Norges forskningsråd mv., <i>kan overføres</i>	145 200 000	
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	30 000 000	187 100 000
	Sum Administrasjon m.m.		488 800 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	1 934 600 000	1 934 600 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	305 500 000	305 500 000
1314	Statens havarikommisjon		
	01 Driftsutgifter	99 000 000	99 000 000
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	2 887 300 000	2 887 300 000
	Sum Luftfartsformål		5 226 400 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	Veiformål		
1320	Statens vegvesen		
	01 Driftsutgifter	4 566 100 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	9 720 700 000	
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 429 600 000	
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 619 000 000	
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 349 700 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	376 000 000	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	22 400 000	
	65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	415 300 000	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	23 600 000	
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 284 000 000	
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	740 000 000	36 546 400 000
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS	6 507 700 000	6 507 700 000
1323	Vegtilsynet		
	01 Driftsutgifter	20 400 000	20 400 000
	Sum Veiformål		43 074 500 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	337 400 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	1 240 300 000	
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	138 100 000	
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	21 300 000	
	78 Tettere samarbeid om data	32 300 000	1 769 400 000



Kap.	Post	Kroner	Kroner
1332	Transport i byområder mv.		
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 571 500 000	
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 877 900 000	6 449 400 000
	Sum Særskilte transporttiltak		8 218 800 000
	Jernbaneformål		
1352	Jernbanedirektoratet		
	01 Driftsutgifter	386 400 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	144 200 000	
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 368 800 000	
	71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	8 630 100 000	
	73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	17 366 100 000	
	74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	10 600 000	
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	101 000 000	
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	39 400 000	
	77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	150 000 000	32 196 600 000
1354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Driftsutgifter	109 700 000	109 700 000
	Sum Jernbaneformål		32 306 300 000
	Posttjenester		
1370	Posttjenester		
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 680 600 000	1 680 600 000
	Sum Posttjenester		1 680 600 000
	Sum departementets utgifter		90 995 400 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Samferdselsdepartementet			
4300	Samferdselsdepartementet		
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet	900 000	900 000
4312	Avinor AS		
	90 Avdrag på lån	305 500 000	305 500 000
4313	Luffartstilsynet		
	01 Gebyrinntekter	175 000 000	175 000 000
4320	Statens vegvesen		
	01 Salgsinntekter m.m.	179 900 000	
	02 Diverse gebyrer	469 800 000	
	03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	131 300 000	
	04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	688 200 000	1 469 200 000
4330	Særskilte transporttiltak		
	01 Gebyrer	21 300 000	21 300 000
4352	Jernbanedirektoratet		
	01 Diverse inntekter	5 900 000	5 900 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 000 000	15 000 000
	Sum Samferdselsdepartementet		1 992 800 000
Renter og utbytte mv.			
5611	Aksjer i Vygruppen AS		
	85 Utbytte	25 000 000	25 000 000
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter	4 000 000	4 000 000
5672	Bane NOR SF – utbytte		
	85 Utbytte	53 000 000	53 000 000
	Sum Renter og utbytte mv.		82 000 000
Sum departementets inntekter			2 074 800 000

## Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

### *Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

#### II

#### Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01

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.

### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*

#### III

#### Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1301		Forskning og utvikling mv.	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	15 mill. kroner
1320		Statens vegvesen	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	24 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	700 mill. kroner

IV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelse for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

1.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	Under kap./post	innenfor endret kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	1320/30	3 925 mill. kroner
E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	1320/30	6 014 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2024-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2025	2026	2027	2028
1352		Jernbanedirektoratet					
	73	Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	57 300 mill. kroner	15 630 mill. kroner	14 760 mill. kroner	13 890 mill. kroner	13 020 mill. kroner

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	8 460 mill. kroner	3 810 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv	500 mill. kroner

V

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	13 800 mill. kroner	5 450 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2025	2026	2027	2028
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastruktur- tjenester – Drift og vedlikehold	28 480 mill. kroner	7 770 mill. kroner	7 340 mill. kroner	6 900 mill. kroner	6 470 mill. kroner

VI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	20 400 mill. kroner	3 250 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	31 700 mill. kroner	5 300 mill. kroner

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	26 000 mill. kroner	6 500 mill. kroner

*Andre fullmakter*

## VIII

## Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## IX

## Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 600 mill. kroner

- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 12 320 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

## X

## Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

*Andre vedtak*

## XI

## Endring av bompengeretakst

Stortinget samtykker i at gjennomsnittstaksten i Bypakke Ålesund endres fra 19,50 2021-kroner til 14,50 2021-kroner.

---

**Vedlegg 1****Fullmakter**

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Fullmaktene gjeld vegformål og er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen.

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og rutinane for å handtere usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar).
St.prp. nr. 1 (1990–91) Omtale i proposisjonen	Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leigeinntektene blir godskrive den koststaden som utgiftene ved forvaltninga og vedlikehaldet av eigedomen, blir belasta. Det er eit vilkår at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift.
St.prp. nr. 1 (1988–89) Omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom.





Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

[www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: Aksell AS – 10/2023



Trykksak  
2041 0379