



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2017

Utgiftskapitler: 1300–1380

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

Innhold

Del I	Innleing og oversikt	9	Kap. 4320 Statens vegvesen	83
1	Mål og hovudprioriteringar	11	Kap. 1321 Nye Veier AS	84
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken	11	Kap. 1323 Vegtilsyn	86
1.2	Hovudprioriteringane i budsjettet for 2017	12	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	86
2	Diverse omtaler	16	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	87
2.1	Forenkla modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse	16	<i>Programkategori 21.40</i>	
2.2	Digital post	16	<i>Særskilte transporttiltak</i>	129
3	Oversikt over budsjettforslaget mv.	17	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	130
3.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel	17	Kap. 1331 Infrastrukturfond	136
3.2	Bruk av stikkordet «kan overførast»	20	Kap. 4331 Infrastrukturfond	136
3.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2016	21	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	138
4	Oppmodingsvedtak	22	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	153
Del II	Nærmere om budsjettforslaget	25	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet	187
5	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	27	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	187
Programområde 21	Innenlands transport	27	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	189
	<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	27	Kap. 1356 Bane NOR SF	190
	Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	28	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	191
	Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	32	<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i>	192
	Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	32	Kap. 1360 Kystverket	198
	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	33	Kap. 4360 Kystverket	204
	<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	37	Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	204
	Kap. 1310 Flytransport	45	Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	205
	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	46	Programområde 22	
	Kap. 1313 Luftfartstilsynet	46	Post og telekommunikasjoner	206
	Kap. 4313 Luftfartstilsynet	47	<i>Programkategori 22.10</i>	
	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	47	<i>Post og telekommunikasjoner</i>	206
	Kap. 4312 Avinor AS	48	Kap. 1370 Posttjenester	212
	Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS	48	Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	213
	Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	48	Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	213
	<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	50	Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	215
	Kap. 1320 Statens vegvesen	57	<i>Programkategori 13.70</i>	
			<i>Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i>	216
			Del III	
			Omtale av viktige oppfølgingsområde	221
			6	
			Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023	223
			6.1	
			Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017	223
			6.2	
			Oppfølging av hovudmåla	224
			6.2.1	
			Framkome	225
			6.2.2	
			Transporttryggleik	231

6.2.3	Miljø	233	7.4.3	Andre effektiviseringstiltak	251
6.2.4	Universell utforming	238	7.5	Oppmodingsvedtak	252
7	Omtale av særlege tema	241	7.5.1	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2015–2016	252
7.1	Samfunnstryggleik	241	7.5.2	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2014–2015	266
7.2	Kollektivtransport	244	7.5.3	Oppmodingsvedtak i sesjonen 2013–2014	267
7.2.1	Utviklinga i kollektivtransporten ...	244	7.6	Likestilling i transportsektoren	268
7.2.2	Løyvingar til kollektivtransporten	245	7.7	Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar ...	276
7.2.3	Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport	245	Forslag		279
7.3	Nordområda	246	Vedlegg		
7.4	Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft	248	1	Fullmakter	288
7.4.1	Reform av transportsektoren	248			
7.4.2	Program for effektivisering av Statens vegvesen og Jernbane- verket	250			

Tabelloversikt

Tabell 4.1	Oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer	22	Tabell 5.12	Post 31 Skredsikring – investeringsprogram 2014–2017 og forslag 2017	96
Tabell 5.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017	60	Tabell 5.13	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika – investerings- program 2014–2017 og forslag 2017	97
Tabell 5.2	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2017, post 30	66	Tabell 5.14	Post 36 E16 over Filefjell – investeringsprogram 2014–2017 og forslag 2017	97
Tabell 5.3	Prosjekter med kostnadsramme over 500 mill. kr med anleggs- start i 2017	67	Tabell 5.15	Post 37 E6 vest for Alta – investeringsprogram 2014–2017 og forslag 2017	97
Tabell 5.4	Prosjekt med kostnadsramme over 500 mill. kr med anleggs- start i 2017	70	Tabell 5.16	Utvikling i indikatorene som inngår i mål- og resultatstyrings- systemet for Oslopakke 3 for 2014 og 2015	100
Tabell 5.5	Bompenger stilt til disposisjon for investeringar og totalt innbetalte bompenge	72	Tabell 5.17	Forslag til budsjett 2017 for Oslopakke 3	102
Tabell 5.6	Statlige bindingar til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2017	78	Tabell 5.18	Bruk av midlar i Bergens- programmet i 2015	104
Tabell 5.7	Bindingar knyttet til riksveg- prosjekter som har vært til KS2 .	79	Tabell 5.19	Forslag til fordeling av midlar i Bergensprogrammet i 2017	105
Tabell 5.8	Fylkesfordeling av rente- kompensasjon	81	Tabell 5.20	Bruk av midlar i Miljøpakke Trondheim i 2015	107
Tabell 5.9	Endringar i infrastruktur- standard med budsjettforslaget for 2017	83	Tabell 5.21	Forslag til fordeling av midlar i bymiljøavtalen inkl. Miljøpakke Trondheim i 2017	108
Tabell 5.10	Kjøp av eksterne tenester i Statens vegvesen	88	Tabell 5.22	Bruk av midlar i Nord-Jæren- pakken i 2015	110
Tabell 5.11	Post 30 Riksveginvesteringar – investeringsprogram 2014–2017 og forslag 2017	95	Tabell 5.23	Forslag til fordeling av midlar i Nord-Jærenpakken i 2017	111

Tabell 5.24	Jernbaneanverket – mål og resultater 2015	142	Tabell 6.3	Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet	227
Tabell 5.25	Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2015	144	Tabell 6.4	Tal på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde	228
Tabell 5.26	Ny budsjettstruktur for programkategori 21.50 fra 2017 – utgifter	150	Tabell 6.5	Punktlegskap og regularitet for gods- og persontransport	228
Tabell 5.27	Ny budsjettstruktur for programkategori 21.50 fra 2017 – inntekter	151	Tabell 6.6	Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida (km/t)	230
Tabell 5.28	Bevilgningsforslag 2017 etter gammel budsjettstruktur for kap. 1350 Jernbaneanverket	152	Tabell 6.7	Punktlegskap for lokaltog i rushtida	230
Tabell 5.29	Oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017	154	Tabell 7.1	Løyvingar til kollektivtransport ..	245
Tabell 5.30	Pågående store jernbane-prosjekter	155	Tabell 7.2	Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	269
Tabell 5.31	Jernbanedirektoratet – mål 2017	156	Tabell 7.3	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet	269
Tabell 5.32	Bevilgninger til drift og vedlikehold på kap. 1352 sammenliknet med kap. 1350	161	Tabell 7.4	Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	270
Tabell 5.33	Fordeling av utgifter på post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	162	Tabell 7.5	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen	270
Tabell 5.34	Kapasitetsavgift – Rabattordning og avgiftsområde i 2017	170	Tabell 7.6	Tilsette i Jernbaneanverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	271
Tabell 5.35	Brukeravgifter for Gardermobanen i 2017	170	Tabell 7.7	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneanverket	272
Tabell 5.36	Planlegging av jernbane-investeringer	171	Tabell 7.8	Tilsette i Kystverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	272
Tabell 5.37	Jernbaneinvesteringer	176	Tabell 7.9	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Kystverket ..	273
Tabell 5.38	Tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger	195	Tabell 7.10	Tilsette i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	273
Tabell 5.39	Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral	195	Tabell 7.11	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit	274
Tabell 5.40	Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen	196	Tabell 7.12	Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	274
Tabell 5.41	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017	199	Tabell 7.13	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet	275
Tabell 5.42	Dekningsgrad etter type nett pr. september 2016	209	Tabell 7.14	Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	275
Tabell 5.43	Beregning av behov for statlig kjøp fra Posten	213			
Tabell 5.44	Fylkeskommunenes utgifter i 2015 innen samferdselsformål ..	218			
Tabell 5.45	Sentrale data på fylkesvegnettet	219			
Tabell 6.1	Oppfølging Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017	224			
Tabell 6.2	Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor	226			

Tabell 7.15	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn	275
Tabell 7.16	Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	276

Tabell 7.17	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport ..	276
-------------	---	-----

Figuroversikt

Figur 5.1	Passasjerutvikling ved norske lufthavner	39
Figur 5.2	Utvikling i antall flybevegelser ved norske lufthavner	39
Figur 5.3	Utvikling i antall drepte i vegtrafikken fra 1970–2015	55
Figur 5.4	Persontrafikk med tog	143
Figur 5.5	Godstrafikk med tog	145

Figur 5.6	Utvikling i punktligheten for person- og godstog	145
Figur 5.7	Punktlighet og kundetilfredshet	147
Figur 6.1	Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2015 og målkurve fram til 2024	231
Figur 7.1	Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)	244



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2017

Utgiftskapitler: 1300–1380

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 16. september 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Å forbetre og fornye transportinfrastrukturen i landet er ei prioritert oppgåve for regjeringa. Reduserte transportkostnader betrar konkurransevna for næringslivet og legg til rette for eit vel fungerande arbeidsmarknad over heile landet.

Regjeringa vil leggje til rette for eit moderne transportnett i Noreg med riks- og fylkesvegar, jernbane og anna kollektivtransport, og infrastruktur for luft- og sjøtransport som tek omsyn til framkome, miljø, transporttryggleik og tilgjenge. Løyvingane til veg, jernbane og kystformål er auka, og regjeringa overoppfyller planrammene i Nasjonal transportplan 2014–2023 for dei første fire åra av planperioden. Med budsjettforslaget er rammene overoppfylte med 9 mrd. kr etter fire år.

Større effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsemd er eit mål for regjeringa. I tillegg til auka løyvingar til ny infrastruktur og til å redusere vedlikehaldsetterslepet på eksisterande infrastruktur, gjennomfører regjeringa viktige tiltak for å utnytte ressursane i sektoren betre. Nye Veier AS er etablert for å medverke til meir effektiv vegutbygging, og i 2017 legg regjeringa til rette for å gjennomføre jernbanereforma. Føremålet med reforma er ein betre styringsstruktur, ei meir forretningsmessig organisasjonsform, betre kundeorientering og tydelegare mål, for å utnytte dei store investeringane i jernbaneinfrastruktur dei seinare åra. Regjeringa legg opp til at infrastrukturforetaket, Bane NOR SF, og Jernbanedirektoratet skal vere operative frå 1. januar 2017.

Innkrevjing av bompengar kan og bør bli meir effektiv. Arbeidet med bompengereforma held fram, m.a. er fylkeskommunane i gang med å etablere regionale bompengeselskap. Regjeringa har eit mål om å redusere bompengebelastinga for bilistane og foreslår eit årleg tilskot på 500 mill. kr for å redusere takstane utanfor byområda.

Regjeringa vil leggje til rette for at meir av godstrafikken skal gå på sjøen. Under Kystverket blir det foreslått å opprette ei treårig forsøksordning med tilskot til overføring av gods frå veg til sjø.

Folketalet i byområda aukar og er venta å vekse kraftig i åra som kjem. Dette får konsekvensar for samferdselspolitikken. Regjeringa vil gjennomføre ei kraftig satsing på bygging av infrastruktur i og rundt dei største byane. Vidare vil regjeringa leggje betre til rette for at fleire kan reise kollektivt, sykle eller gå. Staten har inngått ein bymiljøavtale med Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune, og det blir forhandla med fleire byar om bymiljøavtalar.

Den nye postlova legg til rette for at brukarar over heile landet skal få tilgang til gode og framtidretta posttenester og eit likeverdig tilbod av leveringspliktige tenester til overkommeleg pris. På stader der det ikkje er eit ordinært avisbodnett har Samferdselsdepartementet inngått ein avtale om distribusjon av aviser i abonnement på laurdagar.

Elektronisk kommunikasjon og internett er ein viktig innsatsfaktor i næringslivet, forvaltninga og ikkje minst i kvardagen for folk flest. Løysingar i ekomsektoren vil påverke korleis helsevesen, utdanning og arbeidsdag blir organisert i framtida. Noreg har allereie god dekning for breiband og er langt framme i bruk av elektronisk kommunikasjon i heile samfunnet. Høghastigheitsbreiband, både mobilt og fast, gjer ein stor forskjell når det gjeld korleis elektronisk kommunikasjon kan takast i bruk og utnyttast.

Samfunnet blir stadig meir avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-system for å fungere godt til dagleg og ved større hendingar. Dei kommersielle ekomtilbydarane investerer mykje i meir robuste nett og tryggleik, og norske nett held bra kvalitet. I tillegg har regjeringa sett krav til forsvarleg tryggleik i ekomtenestene og løyvd midlar til forsterka ekom i utsette kommunar.

1.2 Hovudprioriteringane i budsjettet for 2017

Utgifter fordelt på programkategori

(i 1 000 kr)

Prg.kat..	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
21.10	Administrasjon m.m.	520 241	562 816	572 400	1,7
21.20	Luftfartsformål	1 025 664	1 097 386	1 137 200	3,6
21.30	Vegformål	26 660 229	30 727 098	33 619 600	9,4
21.40	Særskilte transporttiltak	42 104 839	32 365 700	2 602 500	-92,0
21.50	Jernbaneformål	20 411 661	21 530 486	25 615 600	19,0
21.60	Kystforvaltning	2 572 229	2 693 474	2 626 800	-2,5
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>93 294 863</i>	<i>88 976 960</i>	<i>66 174 100</i>	<i>-25,6</i>
22.10	Post og telekommunikasjoner	772 101	786 776	656 000	-16,6
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>772 101</i>	<i>786 776</i>	<i>656 000</i>	<i>-16,6</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>94 066 964</i>	<i>89 763 736</i>	<i>66 830 100</i>	<i>-25,5</i>
	<i>Korrigert for div. omlegginger</i>		<i>59 763 636</i>	<i>62 387 633</i>	<i>4,4</i>

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- Overoppfylle rammene i Nasjonal transportplan 2014-2023.
- Vidare opptrapping av løyvingane til Nye Veier AS til 5 mrd. kr i 2018
- Gjennomføre jernbanereforma ved å opprette Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF
- Tilskot for å redusere bompengetakstane utanfor byområda
- Ny forsøksordning med tilskot for overføring av gods frå veg til sjø.

Regjeringa foreslår å løyve 66,8 mrd. kr til Samferdselsdepartementet. For å kunne samanlikne tal med saldert budsjett 2016 ekskl. lånetransaksjonar, må det gjerast fleire korreksjonar. Frå 2017 er det lagt til grunn at den einskilde verksemda skal betale pensjonspremie til Statens pensjonskasse. Jernbanereforma inneber fleire nye typar utgifter, m.a. er det lagt inn om lag 4,2 mrd. kr i meirverdiavgift i kjøp av infrastrukturtenester frå Bane NOR SF. Korrigert for slike utgifter er samferdselsbudsjettet på om lag 62,4 mrd. kr, ein auke på 2,6 mrd. kr eller 4,4 pst. frå saldert budsjett 2016. Til vegformål er det avsett 400 mill. kr til ei

tiltaksplanke retta mot Sør- og Vestlandet til dekkelegging og gang- og sykkelveggar.

Satsing på transportinfrastruktur, både drift og vedlikehald og investeringar, er kjernen i samferdselsbudsjettet. For første gang på fleire tiår er vedlikehaldsetterslepet på riksveg og jernbane stansa og redusert dei siste åra. Med budsjettforslaget for 2017 vil etterslepet gå ned med 1,6 mrd. kr for riksveggar, og det vil ikkje auke for jernbane.

Til vegformål er det avsett 33 mrd. kr, ekskl. pensjonspremie, ein auke på 2,3 mrd. kr eller 7,3 pst. 29,9 mrd. kr skal gå til Statens vegvesen. Det er lagt til grunn statlege midlar som gir rom for oppstart av tre nye store riksvegprosjekt, E39 Rogfast, E39 Bjørset–Skei og E16 Bjørum–Skaret. I tillegg er det lagt opp til oppstart av skredsikringsprosjektet rv 13 Vik–Vangsnes. Avsett beløp til skredsikring er om lag som i 2016. Det er lagt opp til uendra riksvegferjetilbod og 5 pst. realkastauke. Det er avsett 3,1 mrd. kr til Nye Veier AS.

Som ein del av det grønne skiftet er det foreslått 502,8 mill. kr til ei tilskotsordning for å redusere bompengetakstane utanfor byane.

Det er avsett 25,6 mrd. kr til jernbaneformål. Jernbanereforma gjer at jernbanebudsjettet er lagt om. Med gamal modell (Jernbaneverket) er

budsjettet til jernbaneinfrastrukturen om lag uendra, dvs. om lag 18,2 mrd. kr. Det er m.a. avsett 776 mill. kr til planlegging av dei første InterCity-prosjekta, dvs. Venjar-Eidsvoll-Langset og Kleverud-Sørli på Dovrebanen, og prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen. Det er i alt foreslått nærmare 1,5 mrd. kr til planlegging av nye investeringsprosjekt. Nivået på kjøp av persontransport med tog følgjer opp inngåtte avtalar.

Innanfor kystformål er det foreslått å innføre ei treårig forsøksordning med tilskot for overføring av gods frå veg til sjø med ei løyving på 30 mill. kr. Elles blir vedlikehald og fornying prioritert.

Regjeringa vil styrkje kollektivtransporten i byområda. Det blir foreslått å løyve 937,7 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. For å følgje opp bymiljøavtalar blir det foreslått 229,8 mill. kr til store kollektivprosjekt og 170 mill. kr i belønningsmidlar til bymiljøavtalar.

Tilsyna og Statens havarikommisjon for transport er styrkt. Vegtilsynet vil bli oppretta som eigen etat.

Regjeringa foreslår ein ny investeringsramme på 3 mrd. kr til rentekompensasjon for transporttiltak i fylka.

I 2017 er det lagt inn 1 420 mill. kr i overføringsane til fylkeskommunane til å dekkje utgifter til opprusting og fornying av fylkesvegar. Dette er ein auke på 200 mill. kr frå 2016.

Forslaga til løyving i 2017 innanfor dei ulike programkategoriane er kort omtala nedanfor.

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 572,4 mill. kr. Løyvinga på kap. 1300 utgjer til saman 408,1 mill. kr og går til drifta av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål, samferdselsberedskap og Redningsselskapet, løyving til miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen og midlar til utgreingar, lønn og andre driftsutgifter i samband med arbeidet med transportreforma.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreingar, der det samla er foreslått å løyve 164,3 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 1 137,2 mill. kr.

Det er budsjettert med 815,4 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordninga med driftstilskot til

ikkje-statlege flyplassar er det foreslått å løyve 29,3 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 220,4 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 72,1 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 33,6 mrd. kr.

Det er budsjettert med 30,5 mrd. kr til Statens vegvesen og nærmare 3,1 mrd. kr til Nye Veier AS.

Det er foreslått 11,5 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar og trafikant- og køyretøytilsyn m.m. På post 30 Riksveginvesteringar er det foreslått å løyve 14,6 mrd. kr. I tillegg kjem investeringsmidlar til skredssikring, og til prosjekta E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og vegutbygging i Bjørvika, som er førte på eigne postar. Til saman utgjer dette 16,1 mrd. kr til investeringar på riksvegane over Statens vegvesen sitt budsjett. I tillegg kjem løyvinga til Nye Veier AS.

Dei statlege midlane til store vegprosjekt i 2017 vil i hovudsak bli brukt til å følgje opp vedtekne riksvegprosjekt. Det er i 2017 lagt opp til anleggsstart med statlege midlar av prosjektet E39 Bjørset-Skei.

Det er òg lagt til grunn statlege midlar som gir rom for førebuande arbeid og anleggsstart i 2017 på desse prosjekta:

- E39 Rogfast i Rogaland
- E16 Bjørum-Skaret i Akershus og Buskerud.

Endeleg kostnads- og styringsramme for desse prosjekta er ikkje vurdert. Ny informasjon vil kunne føre til endringar i den samla prosjektporteføljen. Regjeringa legg opp til å komme tilbake til Stortinget med endeleg innretting og forslag til godkjenning av bompengefinansiering når prosjekta er vurderte nærmare.

Det er sett av statlege midlar til førebuande arbeid i 2017 på dei to OPS-prosjekta:

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

Desse prosjekta med kostnad over 100 mill. kr er venta opna for trafikk i 2017:

- Rv 110 Ørebekk-Simo i Østfold
- E18 Riksgrensen-Ørje i Østfold
- Rv 4 Lunner grense-Jaren inkl. Lygna sør i Oppland
- E18 Bommestad-Sky i Vestfold
- E39 Hove-Sandved i Rogaland

- Rv 509 Sømmevågen i Rogaland
- Rv 509 Sømmevågen–Sola skole i Rogaland
- E6 Sørkjøsfjellet i Troms.

Den samla innsatsen til tunnelar er om lag 2 535 mill. kr, som er ein auke på om lag 350 mill. kr frå 2016. Med forslaget til løyving til fornying vil etterslepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med om lag 1 600 mill. kr i 2017.

Skredsikring er viktig for å gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve 659 mill. kr til skredssikring på riksvegar og 687,8 mill. kr på fylkesvegar. Skredsikringsprosjektet rv 13 Vik–Vangsnes startar opp i 2017.

Det er foreslått 477,1 mill. kr i statlege midlar til tiltak for gåande og syklande. Vidare er det foreslått 200 mill. kr til bymiljøavtalar. Til trafikktryggleikstiltak er det foreslått 551,1 mill. kr.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 1 140,9 mill. kr.

Det blir foreslått å løyve nærmare 3,1 mrd. kr til Nye Veier AS i 2017. Løyvinga vil gå til å finansiere utbygginga av:

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

Vegtilsynet bli skilt ut som eigen etat i 2017. Det er foreslått å løyve 20,8 mill. kr til tilsynet.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 2,6 mrd. kr til særskilde transporttiltak.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er det foreslått å løyve 939,7 mill. kr. Det er vidare foreslått å løyve 170 mill. kr i belønningsmidlar i bymiljøavtalar til å dekkje den statlege delen av bymiljøavtalen med Trondheim i 2017.

Det er foreslått 229,8 mill. kr i statleg tilskot til store kollektivprosjekt. Løyvinga er fordelt som følgjer:

- Fornebubanen i Oslo og Akershus om lag 50 mill. kr
- Superbussløsning i Trondheim om lag 42 mill. kr
- Bybanen i Bergen om lag 50 mill. kr
- Bussveien på Nord-Jæren om lag 85 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 78,3 mill. kr til særskilt tilskot til kollektivtransport som omfattar ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering og utvida ordning for betra TT-tilbod til brukarar med særlege behov.

For å vidareføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA for sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått å løyve 681,8 mill. kr. Avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner på strekninga.

Det er foreslått å løyve 502,8 mill. kr i tilskot for reduserte bompengetakstar utanfor byområda.

Innskota i infrastrukturfondet i 2013–2016 på i alt 100 mrd. kr gir ei avkastning på 2 053 mill. kr. Avkastninga frå innskota i 2013, 2014 og 2015 er fordelt med:

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

Avkastninga på 474 mill. kr frå innskotet i 2016 på 30 mrd. kr er foreslått fordelt til Nye Veier AS.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 25,6 mrd. kr til jernbaneformål. Løyvinga er inkludert meirverdiavgift på Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester frå Bane NOR SF på om lag 4,2 mrd. kr og forsikring på 100 mill. kr.

Regjeringa legg opp til at Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF vil vere operative frå 1. januar 2017. Jernbanedirektoratet tek over ansvaret for kjøp av persontransporttenester med tog og løyvinga til dette inngår i budsjettet til Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal også kjøpe infrastrukturtenester frå Bane NOR SF, som i dag blir løyvd over budsjettet til Jernbaneverket. Det gjeld drift og vedlikehald av jernbanenettet, planlegging og investeringar.

For 2017 foreslår regjeringa å løyve 372,1 mill. kr i driftsutgifter til Jernbanedirektoratet. Løyvinga omfattar drifta av direktoratet, inkludert Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum. Det er foreslått 200 mill. kr i spesielle driftsutgifter, som gjeld direktoratet sine utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekt i tidleg fase mv.

Det er foreslått å løyve 6,8 mrd. kr til kjøp av drift og vedlikehald, inkl. Gardermobanen. Løyvinga inneber at etterslepet på vedlikehaldet av jernbanenettet ikkje aukar i 2017. Det er foreslått 544 mill. kr til å vidareføre ERTMS-prosjektet.

Det er foreslått å løyve 8,8 mrd. kr til kjøp av investeringar i jernbaneinfrastruktur, og det er avsett 4,9 mrd. kr til Follobanen. Forslaget gir rasjonell gjennomføring av dette prosjektet og dei andre store pågåande store investeringsprosjekta i 2017.

I 2017 blir utbygginga av desse store prosjekta vidareført:

- nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen)
- dobbeltspor Langset–Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen-E6)
- dobbeltspor på Vestfoldbanen (strekningane Holm–Holmestrand–Nykirke og Farriseidet–Porsgrunn)
- moderniseringa av Trønder- og Meråkerbanen (Hell–Værnes) og Vossebanen (Bergen–Arna).

Det blir sett av nærmare 1,5 mrd. kr til vidare planlegging, der InterCity-strekningar, inkludert Ringeriksbanen, Alnabru godsterminal og elektrifisering av Trønderbanen er prioritert.

Til Bane NOR SF er det òg foreslått å løyve 150 mill. kr i driftskreditt og 150 mill. kr for å dekkje omstillingskostnader.

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

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 91,5 mill. kr. I løyvinga inngår tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og moroparkar.

For å leggje til rette for nødvendig kapitalisering i samband med omdanninga av NSB AS er det foreslått ikkje å budsjettere med utbytte frå selskapet i 2017.

Kystforvaltning

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

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

Det er foreslått å løyve 52,9 mill. kr til spesielle driftsutgifter i 2017. Av dette er 40 mill. kr foreslått til vidare arbeid med miljøtiltak for U-864.

Det er foreslått 408,8 mill. kr til nyanlegg og større vedlikehald. Midlane er fordelte med 242,1 mill. kr til utbetringar av farleier og 110,6 mill. kr til fiskerihamneprosjekt. I tillegg blir det sett av 53,1 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 217 mill. kr. Innanfor løyvinga er det sett av 83,9 mill. kr til å byggje eit fjerde multifunksjonsfartøy til Kystverket. Det er foreslått 30,2 mill. kr til Barents Watch.

Det er budsjettert med 60,5 mill. kr i tilskot til fiskerihamnaneanlegg. Vidare er det budsjettert med 10,3 mill. kr i tilskot til harnesamarbeid, der formålet er å stimulere hamnene til betre utnytting av infrastrukturen. Til ei forsøksordning i tre år med tilskot til overføring av gods frå veg til sjø blir det foreslått å løyve 30 mill. kr. Ordninga må godkjennast av ESA.

Til drift av Samfunnet Jan Mayen og utgifter i samband med avviklinga av navigasjonssystemet Loran-C er det foreslått å løyve 47,4 mill. kr. Det er sett av 5,5 mill. kr til å utbetre infrastruktur på Jan Mayen.

Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 656 mill. kr. Det er foreslått å løyve 272 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Løyvinga omfattar 177 mill. kr til Posten Norge AS og 95,2 mill. kr til distribusjon av aviser i abonnement på laurdagar på stader utan ordinært avisbodnett.

Til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit er det foreslått å løyve 383,8 mill. kr.

For å gjere ekomnetta meir robuste og styrkje beredskapsevna er det foreslått å løyve 80,2 mill. kr i tilskot til teletryggleik og beredskap. Ekomtilbydarane byggjer ut infrastrukturen på kommersielt grunnlag. Ordninga med tilskot til breibandsutbygging er foreslått vidareført for å auke kapasiteten og betre dekninga i område der marknaden ikkje fungerer tilfredsstillande. Det blir foreslått å løyve 93,7 mill. kr i tilskot til breibandsutbygging.

2 Diverse omtaler

2.1 Forenkla modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse

Frå 2017 innfører regjeringa ein forenkla modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse for dei verksemdene som i dag ikkje betaler premie. Dette vil i større grad gjere verksemdene ansvarlege for sine pensjonskostnader. Berre ei av tre statlege verksemdar betaler i dag pensjonspremie til Statens pensjonskasse. Dette kan føre til at verksemdene tilset meir personale enn dei ville ha gjort med ei rettare prising av innsatsfaktorane. Investeringar i digitale løysingar eller kjøp av tenester frå private vil bli meir aktuelt og svare seg om staten har ein rettare pris på arbeidskrafta.

Den delen av statens pensjonsutgifter som i dag ikkje blir finansiert av premieinntekter, blir dekt sentralt av staten over kap. 612 Tilskot til Statens pensjonskasse og kap. 613 Arbeidsgivaravgift til folketrygda. Modellen som blir innført vil medføre auka premieinntekter til Statens pensjonskasse og dermed reduserte tilskot til Statens pensjonskasse. I budsjettforslaget er verksemdene kompenserte ut frå overslag for auka utgifter. Modellen er samla sett provenynøytral på omleggings-tidspunktet. Nærmare omtale er gitt i Gul bok 2017.

Tabellen under viser kompensasjonen for departementet og etatane på 01-postar og ev. andre postar.

Kap.		(i 1 000 kr)
1300	Samferdselsdepartementet	18 556
1313	Luftfartstilsynet	17 472
1314	Statens havarikommisjon for transport	5 483
1320	Statens vegvesen	638 354
1323	Vegtilsynet	1 103
1352	Jernbanedirektoratet	18 000
1354	Statens jernbanetilsyn	6 923
1360	Kystverket	54 065
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	13 011

2.2 Digital post

Alle statlege verksemdar skal i 2016 ta i bruk digital post til innbyggjarane. Dette gjeld sending av post til innbyggjarar som har valt digital postkasse og som ikkje har reservert seg. Altinn skal brukast for digital post frå forvaltninga til næringsdri-

vande. Overgangen frå å sende post på papir til digital post vil gi statlege verksemdar innsparingar, m.a. reduserte portokostnader. For å realisere delar av desse gevinstane foreslår regjeringa ein samla reduksjon på 193,3 mill. kr i 2017. For Samferdselsdepartementet og etatane er det trekt ut om lag 1,5 mill. kr i alt.

3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

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

Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	361 997	402 130	408 100	1,5
1301	Forskning og utvikling mv.	158 244	160 686	164 300	2,2
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>520 241</i>	<i>562 816</i>	<i>572 400</i>	<i>1,7</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	727 236	811 400	815 400	0,5
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	36 670	28 500	29 300	2,8
1313	Luftfartstilsynet	197 279	194 112	220 400	13,5
1314	Statens havarikommisjon for transport	64 479	63 374	72 100	13,8
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 025 664</i>	<i>1 097 386</i>	<i>1 137 200</i>	<i>3,6</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	26 603 129	29 427 098	30 523 600	3,7
1321	Nye Veier AS	57 100	1 300 000	3 075 200	136,6
1323	Vegtilsyn			20 800	
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>26 660 229</i>	<i>30 727 098</i>	<i>33 619 600</i>	<i>9,4</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	2 104 839	2 365 700	2 602 500	10,0
1331	Infrastrukturfond	40 000 000	30 000 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>42 104 839</i>	<i>32 365 700</i>	<i>2 602 500</i>	<i>-92,0</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	17 284 152	18 202 044		-100,0
1351	Persontransport med tog	3 047 901	3 249 900		-100,0
1352	Jernbanedirektoratet			25 224 100	
1354	Statens jernbanetilsyn	79 608	78 442	91 500	16,6
1356	Bane NOR SF		100	300 000	299 900,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>20 411 661</i>	<i>21 530 486</i>	<i>25 615 600</i>	<i>19,0</i>
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket	2 529 206	2 631 766	2 579 400	-2,0
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	43 023	61 708	47 400	-23,2
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>2 572 229</i>	<i>2 693 474</i>	<i>2 626 800</i>	<i>-2,5</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>93 294 863</i>	<i>88 976 960</i>	<i>66 174 100</i>	<i>-25,6</i>
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	418 000	403 000	272 200	-32,5
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	354 101	383 776	383 800	0,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>772 101</i>	<i>786 776</i>	<i>656 000</i>	<i>-16,6</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>772 101</i>	<i>786 776</i>	<i>656 000</i>	<i>-16,6</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>94 066 964</i>	<i>89 763 736</i>	<i>66 830 100</i>	<i>-25,5</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	2 409	2 594	2 600	0,2
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	846 889	749 000	986 000	31,6
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>849 298</i>	<i>751 594</i>	<i>988 600</i>	<i>31,5</i>
	Luftfartsformål				
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	129 495	129 446	137 200	6,0
5619	Renter av lån til Avinor AS	95 124	74 000	50 300	-32,0
5622	Aksjer i Avinor AS	500 000	500 000	500 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 168 989</i>	<i>1 147 846</i>	<i>1 131 900</i>	<i>-1,4</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	816 278	643 400	718 300	11,6
4322	Svinesundsforbindelsen AS	5 000	25 000	190 000	660,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	14 476	28 000	20 000	-28,6
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>835 754</i>	<i>696 400</i>	<i>928 300</i>	<i>33,3</i>
	Særskilte transporttiltak				
4331	Infrastrukturfond	870 088	1 579 000	2 053 000	30,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>870 088</i>	<i>1 579 000</i>	<i>2 053 000</i>	<i>30,0</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	793 393	700 250		-100,0
4352	Jernbanedirektoratet			31 000	
4354	Statens jernbanetilsyn	13 298	13 674	14 000	2,4
5611	Aksjer i NSB AS	753 000	595 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>1 559 691</i>	<i>1 308 924</i>	<i>45 000</i>	<i>-96,6</i>
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket	10 081	11 378	11 700	2,8
4361	Samfunnet Jan Mayen og Loran C	7 117	5 490	5 700	3,8
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>17 198</i>	<i>16 868</i>	<i>17 400</i>	<i>3,2</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>5 301 018</i>	<i>5 500 632</i>	<i>5 164 200</i>	<i>-6,1</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	183 065	177 876	600	-99,7
5618	Aksjer i Posten Norge AS	300 000	320 000	120 000	-62,5
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>483 065</i>	<i>497 876</i>	<i>120 600</i>	<i>-75,8</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>483 065</i>	<i>497 876</i>	<i>120 600</i>	<i>-75,8</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>5 784 083</i>	<i>5 998 508</i>	<i>5 284 800</i>	<i>-11,9</i>

3.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

Oversikten under viser dei postane utanom postgruppe 30–49 som i 2016 har stikkordet «kan overførast».

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2016	Forslag 2017
1301	50	Samferdselsforskning	108	143 200
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	15 274	815 400
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	6 366	29 300
1320	23	Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	39 746	11 539 400
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	2 590	519 000
1320	62	Skredsikring fylkesveggar	48 225	687 800
1320	63	Tilskot til gang- og sykkelveggar	56 245	100 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	75 967	1 140 900
1330	60	Særskilt tilskot til kollektivtransport	52 914	78 300
1330	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	0	939 700
1330	63	Særskilt tilskot til Fornebubanen ¹	25 000	229 800
1350	23	Drift og vedlikehald ²	0	0
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen ²	4 714	0
1351	70	Kjøp av persontransport med tog ³	227 569	0
1360	21	Spesielle driftsutgifter	134 427	52 900
1360	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	52 669	60 500
1360	71	Tilskot til hamnesamarbeid	2 672	10 300
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	7 856	80 200
1380	71	Tilskot til breibandsutbygging	802	93 700

¹ Posten skifta i 2016 namn til Tilskot til store kollektivprosjekt, jf. Prop. 122 S (2015–2016)/Innst. 400 S (2015–2016). Stikkordet galdt for 2016, jf. Prop. 19 S (2015–2016) og Innst. 132 S (2015–2016).

² Omorganiseringa av jernbanesektoren gjer at posten ikkje blir vidareført i 2017.

³ Omorganiseringa av jernbanesektoren gjer at kapitlet ikkje blir vidareført i 2017.

3.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2016

Oversiktene under viser endringane i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2016 for utgifter og inntekter.

Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2016	Endring	Revidert budsjett
1300	01	122	400	173 354	-160	173 194
1300	74	122	400	83 500	10 000	93 500
1310	70	122	400	811 400	-15 300	796 100
1320	23	122	400	10 502 030	25 000	10 527 030
1320	30	122	400	14 514 000	35 000	14 549 000
1320	34	122	400	339 900	-40 000	299 900
1320	37	122	400	357 600	-20 000	337 600
1320	72	122	400	984 300	-30 000	954 300
1330	63	122	400	100 000	90 000	190 000
1350	23	122	400	8 093 094	94 500	8 187 594
1350	30	122	400	5 824 600	32 000	5 856 600
1357	96	122	400	0	100	100
1358	96	122	400	0	100	100
1359	96	122	400	0	100	100
1360	01	122	400	1 709 430	2 000	1 711 430
1360	21	122	400	51 736	-15 000	36 736
1360	30	122	400	553 200	25 000	578 200
1360	45	122	400	197 300	15 000	212 300

Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2016	Endring	Revidert budsjett
4322	90	122	400	25 000	20 000	45 000
5618	85	122	400	320 000	-320 000	0
5623	85	122	400	8 300	-8 300	0
5624	80	122	400	28 000	14 700	42 700

4 Oppmodingsvedtak

Tabell 4.1 gir ei oversikt over dei oppmodingsvedtaka som Stortinget har vedteke for sesjonen 2015–2016 som gjeld Samferdselsdepartementet, og vedtak frå sesjonane 2014–2015 og 2013–2014

som Stortinget ikkje har kvittert ut. Departementet gjer greie for oppfølginga av vedtaka i del III, pkt. 7.5.

Tabell 4.1 Oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord
2015–2016	52	Redusere CO ₂ -utslepp i ferjesektoren
2015–2016	53	Standardisere ferjekontraktar
2015–2016	54	Ny teknologi i offentlege anbod
2015–2016	55	Krav til støy og NO _x - og partikkelutslepp i anbodsprosessane
2015–2016	58	Ferjeanbod
2015–2016	59	Fylkeskommunale og kommunale ferjer og ruter i eigenregi – låg- eller nullutsleppsteknologi
2015–2016	71	Rentekompensasjonsordning for bompengeselskap
2015–2016	78	Landingsavgifter for fly
2015–2016	80	Låg- og nullutsleppsteknologi for offentlege køyretøy og drosjer, ferjer, rutebåtar og dieseltog
2015–2016	102	Redningsselskapet
2015–2016	320	Redningsselskapet
2015–2016	321	Tungbilkontroll
2015–2016	322	Tilskots- og finansieringsordningane til fiskerihamnene
2015–2016	447	Rusmiddelmissbruk i luftfarten
2015–2016	448	Alkoholmissbruk i luftfarten
2015–2016	449	Promilletesting av pilotar og kabinpersonale
2015–2016	451	Barnas transportplan
2015–2016	530	Retningslinjer for avvikling av sykkelritt
2015–2016	531	Mobile vakter ved gjennomføring av sykkelritt
2015–2016	532	Mellombelse føresegner for å gjennomføre sykkelritt i 2016
2015–2016	636	Fiberkablar til utlandet
2015–2016	720	Rammevilkåra for nærskipfarten
2015–2016	721	Flytte transportarbeid over på sjø eller bane
2015–2016	722	Stimulere vareeigarar til å nytte sjøvegen

Tabell 4.1 Oppmodningsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord
2015–2016	723	Nasjonal transportplan 2018–2029 – logistikknutepunkt
2015–2016	725	Nasjonal hamneplan – konkurransevilkår for skipsfarten
2015–2016	726	Nasjonal hamneplan – innhald
2015–2016	727	Tilskotsordning for hamner
2015–2016	730	Berekningssteknisk rente i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder
2015–2016	732	Flyplasskapasiteten i det sentrale Austlandsområdet
2015–2016	733	Ein meir miljøvennleg og berekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnytting
2015–2016	735	Nasjonal transportplan 2018–2029 – organisering av ferjesektoren
2015–2016	871	Nasjonal transportplan 2018–2029 – måltal for låg- og nullutsleppskøyretøy
2015–2016	873	Utviklingskontraktar for hydrogenferjer
2015–2016	874	Nasjonal transportplan 2018–2029 – bruk av hydrogen på jernbanestrekningar som ikkje er elektrifiserte
2015–2016	879	Fornybart drivstoff i innanriks luftfart
2015–2016	880	Null- og lågutsleppsteknologi for supplyfartøy på norsk sokkel
2015–2016	881	Nasjonal transportplan 2018–2029 – landstrømtilbod i norske hamner
2015–2016	906	Takstdifferanse mellom NSB og kollektivselskapa
2015–2016	909	Berekningssteknisk rente i prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark
2015–2016	912	Berekningssteknisk rente i prosjektet E6 Kolomoen – Moelv i Hedmark
2015–2016	913	Bom på sideveg fv 84 ved Snarud og Rudshøgda
2015–2016	1000	Flyplassar, m.a. framtidig rolle for dei ikkje-statlege flyplassane i Austlandsområdet
2014–2015	96	Handlingsplan for trafikktryggleik på veg
2014–2015	459	Lågutsleppsoner – heimel i vegtrafikkloven
2014–2015	582	Alkolås
2013–2014	400	Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon

Del II
Nærmere om budsjettforslaget

5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1300	Samferdselsdepartementet	361 997	402 130	408 100	1,5
1301	Forskning og utvikling mv.	158 244	160 686	164 300	2,2
	Sum kategori 21.10	520 241	562 816	572 400	1,7

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4300	Samferdselsdepartementet	2 409	2 594	2 600	0,2
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	846 889	749 000	986 000	31,6
	Sum kategori 21.10	849 298	751 594	988 600	31,5

Bevilgningene under programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, arbeid med transportreformen, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner, midler til å etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, samt tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap og Redningsselskapet. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innen forskning og utvikling mv. Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet er fra 2017 også plassert under programkategori 21.10.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 572,4 mill. kr i utgifter og 988,6 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 192,9 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 44 mill. kr til kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner. Til arbeidet med reformer på samferdselssektoren foreslås det 12,8 mill. kr. Det foreslås 17,0 mill. kr til å etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 54,9 mill. kr. Videre foreslås 3 mill. kr til samferdselsberedskap og 83,5 mill. kr i tilskudd til Redningsselskapet.

Til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv. foreslås det 164,4 mill. kr. Bevilgningen til forskning som er på 143,2 mill. kr, vil i hovedsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av Sundvolden-erklæringen og de politiske målene gitt ved Stortingets behandling av bl.a. Nasjonal transportplan 2014–2013, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013), og i andre proposisjoner og meldinger som Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren* og Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015)

og Innst. 386 S (2014–2015). Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetanseplan. Utgangspunktet for departementets forskningsinnsats er FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016–2022.

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

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, NSB AS, Nye Veier AS, Posten Norge AS, Togmaterie AS, Salg og billettering AS, Togvedlikehold AS og Bane NOR SF.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	174 312	173 354	192 900
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	11 524	24 276	12 800
30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	741	21 100	17 000
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	43 758	42 800	44 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	47 700	54 100	54 900
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 792	3 000	3 000
74	Tilskudd til Redningssselskapet	81 170	83 500	83 500
	Sum kap. 1300	361 997	402 130	408 100

Ved behandlingen av Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) ble kap. 1300, post 01 redusert med 0,2 mill. kr og post 74 økt med 10 mill. kr.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 192,9 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet. Økningen på 19,5 mill. kr fra saldert budsjett 2016 gjelder i hovedsak premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Videre skal den dekke driftsutgifter som husleie, anskaffelser av maskiner, IKT, inventar, utstyr, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp

av konsulenttenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2015 174 fast tilsatte.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren

Det foreslås bevilget 12,8 mill. kr til utredninger og modernisering av transportsektoren.

Bevilgningen på posten skal dekke Samferdselsdepartementets videre arbeid med reformer innen transportsektoren.

Reformarbeidet er omfattende og ressurskrevende, og det krever et godt faglig grunnlag. I arbeidet med reform av jernbanesektoren er det opprettet et eget prosjekt i departementet. Bevilgningen skal dekke lønn til midlertidig tilsatte i prosjektet og andre driftsutgifter, samt ekstern bistand på flere felt.

Post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen

Det foreslås bevilget 17 mill. kr til å etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen.

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

Det ble i 2015 etablert et midlertidig sekretariat for oljevern-/miljøsentret i Lofoten/Vesterålen. Sekretariatets skal utrede og utvikle et konsept med forslag til lokalisering, arbeidsoppgaver, organisering og finansiering av sentret.

Sekretariatet har utarbeidet en foreløpig rapport pr. 1. juli 2016. Det videre utredningsarbeidet vil baseres på at formålet skal være at senteret skal arbeide for å fremme kunnskap, teknologi og metoder for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling for et renere havmiljø. Det utarbeides forslag til endelig formål, hovedmål og delmål for senteret i sluttrapporten som skal være ferdig 15. februar 2017.

Sekretariatets arbeid skjer i dialog med Nordland fylkeskommune og med andre lokale, regionale og sentrale aktører og myndigheter. Det midlertidige sekretariatet har arbeidsted i Kystverkets lokaler i Kabelvåg. Bevilgningen for 2017 skal brukes til videre planlegging av senteret.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 44 mill. kr.

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

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

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

- Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT),
- Det europeiske jernbanebyrå (ERA),
- luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO
- Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA)
- Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF)
- Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP)
- Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA)
- Det internasjonale transportforum (ITF)
- EU-programmene om forbedring av godstransportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo II) og om samvirkeløsninger og felles rammer for europeiske offentlige forvaltninger, foretak og borgere som et middel til å modernisere den offentlige sektor (ISA2).

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

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

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

Marco Polo er et EU-program som gjennom økonomisk støtte gir insentiver til omlegging til mer miljøvennlig godstransport, primært gjennom modale skift fra veg til sjø og/eller jernbane. Programmet Marco Polo II ble avsluttet ved årsskiftet 2013/2014. EU har lagt oppfølgeren til programmet under det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T, og finansieringsordningen «Connecting Europe Facility». Norge deltar ikke i CEF Transport og dermed ikke heller ikke i etterfølgeren til Marco Polo. Det siste norske prosjektet under Marco Polo-programmet avsluttes etter planen i 2016.

Den norske deltakelsen i Marco Polo finansieres av Nærings- og fiskeridepartementet (1/3) og Samferdselsdepartementet (2/3), som også har koordineringsansvaret. Etter hvert som prosjektene som mottar støtte fra Marco Polo-pro-

grammet avsluttes, vil utbetalingene til programmet reduseres.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 54,9 mill. kr som tilskudd til trafikksikkerhetsformål.

Bevilgningen for 2016 foreslås fordelt med 42 mill. kr til Trygg Trafikk, 3,55 mill. kr til Syklistenes Landsforening, 1,5 mill. kr til Norsk elbilforening og 350 000 kr til Transportøkonomisk institutt for revisjon av «Trafikksikkerhetshåndboken». Dette er en videreføring av tilskuddene for 2016. Tilskuddet til ITS Norge foreslås økt med 0,8 mill. kr til 2,5 mill. kr. Videre foreslås det 4 mill. kr til tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune».

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

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

Tilskuddet i 2015 bidro bl.a. til å styrke ungdomssatsingen, videreutvikle kompetansesenteret og styrke trafikkopplæring i skolen. Videre bidro Trygg Trafikk til økt sikkerhet for gående og syklende, samt sikring av barn i bil.

Trygg Trafikk vil i 2017 videreføre satsingen på økt sikkerhet for ungdom og myke trafikanter og være tydelige i rollen som pådriver og veileder, særlig overfor kommunesektoren. Videre vil Trygg Trafikk i 2017 styrke rollen som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge, bl.a. gjennom å bidra til trygg sykling på skolevegen. Tilskuddet for 2017 vil utgjøre om lag 53 pst. av Trygg Trafikks inntekter.

Syklistenes Landsforening skal bl.a. arbeide for å bedre trafikksikkerheten for syklister. Regjeringen har som en viktig transportpolitisk målsetting å få flere til å sykle. For å få flere til å velge sykkel som transportmiddel må det oppleves som trygt å sykle. Ikke minst gjelder dette i bytrafikk, som for mange i dag oppleves som utrygt. Spesielt viktig er det også å legge til rette for trygge skole-

veger, slik at flere barn og unge kan sykle til skolen. I arbeidet med å bedre trafikksikkerheten for syklister spiller Syklistenes Landsforening en viktig rolle, som en kompetent og uavhengig organisasjon som kan gi faglig funderte innspill til myndigheter og det politiske miljøet. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse om sykkel som transportmiddel, herunder temaer som trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø.

Foreningen retter seg mot ulike målgrupper. Den er et informasjons- og rådgivingscenter for syklister, kommuner, bedrifter, skoler m.fl. Videre gjennomfører foreningen kampanjer som aksjonen «synlig syklist», der den bl.a. deler ut sykkellykter og sprer budskapet om at syklister må se og bli sett i trafikken. I november og desember 2015 ble det delt ut flere tusen lykter i de mange aksjonene i foreningens lokallag. Syklistenes landsforening har også arbeidet med viktige spørsmål i tilknytning til regelverk og foreldres rett til å bestemme om egne barn kan sykle til/fra skolen. Foreningen arbeidet i 2015 også med å kartlegge «sykkelfeller» og rapportere videre til vegeier, slik at disse kan vurdere og utbedre farlige punkter for syklende. Syklistenes Landsforening arbeider også i noen grad med å påse at vegnormaler og relevante håndbøker blir fulgt ved prosjektering og utbygging av gang- og sykkelanlegg, og at vinterdriften på sykkelanlegg følges opp i henhold til driftskontrakter.

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

Tilskuddet til ITS Norge i 2015 bidro til at foreningen bl.a. kunne delta i flere nasjonale og internasjonale prosjekter. Resultatene av disse prosjektene vil kunne bidra til å gjøre transportsektoren mer effektiv, miljøvennlig og trafikksikker.

For å styrke ITS Norge i en tid preget av svært raske teknologiske endringer som har potensial til å endre transportsektoren, foreslås tilskuddet økt med 0,8 mill. kr til 2,5 mill.kr i 2017. Foreningen vil i 2017 drive kompetanseoppbygging, stimulere til forskningsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS. Foreningen vil også delta i flere prosjekter både nasjonalt og internasjonalt.

Norsk elbilforening representerer Norges stadig økende antall elbilbiler. Foreningen har

som målsetting å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Den informerer på nasjonalt nivå om hvilke fordeler elbilen bringer med seg og gir i tillegg forbrukerinformasjon om alt som har med elbil å gjøre. På internasjonalt nivå bidrar elbilforeningen med å spre kunnskap om elbilpolitikk og hvordan en slik politikk kan fremme elbiler i bilmarkedet.

Tilskuddet til Norsk elbilforening i 2017 skal bidra til at de kan fortsette arbeidet som kunnskapsformidler nasjonalt og internasjonalt.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for «Trafikksikkerhetshåndboken» som er tilgjengelig på internett. Håndboken oppsummerer mer enn 200 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter om trafikksikkerhet, bl.a. om effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak. Tilskuddet i 2015 ble benyttet til kapittelrevisjoner og oppgradering av webversjonen, og for 2017 skal det benyttes det til å revidere ytterligere deler av boken. Oppdatert informasjon om trafikksikkerhetstiltakenes effekter er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet, og målet er at kapitler oppdateres hvert femte år.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner mv. I 2015 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 14 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantrettede tiltak.

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» skal framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Kåringen skjer på bakgrunn av innsendte forslag og skal bidra til å løfte fram forbilder som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2015 tildelt Alta kommune, mens Ski kommune fikk den i 2016.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

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

Målet med ordningen er å finansiere ulike aktørers utgifter til arbeid og oppgaver som er vik-

tige for samferdselsberedskap, men som ikke finansieres direkte over statsbudsjettet. Bevilgningen skal dekke utgifter Avinor AS og Posten Norge AS har til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser. Videre dekker bevilgningen Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter til å sikkerhetsklarere personell i samferdselssektoren utover eget ansvarsområde.

Post 74 Tilskudd til Redningsselskapet

Det foreslås bevilget 83,5 mill. kr til Redningsselskapet som er det samme som i saldert budsjett 2016.

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

Organisasjonen utfører søk-, rednings- og hjelpetjeneste langs kysten og i tilstøtende havområder og driver i tillegg med ulykkesforebyggende arbeid og vern av kystmiljøet.

Redningsselskapet har i dag en flåte på 50 redningsskøyter. Halvparten av disse er fast bemannede med 24-timers beredskap hele året. I tillegg har Redningsselskapet fire ambulansébåter som de opererer på vegne av helseforetak i Nord-Norge. Til sammen sysselsetter disse fartøyene 194 personer. De øvrige redningsskøytene er bemannet hele året av de om lag 1 200 frivillige i sjøredningskorpene.

I 2015 reddet Redningsselskapet 30 personer på havet og berget 50 fartøyer fra forlis. Redningsskøytene assisterte til sammen 12 719 personer gjennom 7 436 oppdrag. Redningsselskapet bidro i 2015 med redningsskøyta «Peter Henry von Koss» i Frontex-operasjonen Poseidon i Middelhavet. I farvannet mellom den greske øye Lesvos og kysten av Tyrkia hjalp redningsskøyta mellom 4 000 og 5 000 mennesker som var på flukt.

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

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 409	2 594	2 600
	Sum kap. 4300	2 409	2 594	2 600

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp

(ODA). Inntektsanslaget for 2017 på 2,6 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag til andre FN-organisasjoner mv.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
74	Sektoravgifter Kystverket	846 889	749 000	789 800
75	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet			196 200
	Sum kap. 5577	846 889	749 000	986 000

Kapitlet omfatter fra 2017 sektoravgifter for både Kystverket og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og er derfor plassert under programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Sikkerhetsavgiften skal dekke driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje.

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

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Posten omfatter Kystverkets inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften og den budsjetteres med 789,8 mill. kr i 2017.

Losavgiftene skal dekke en andel av kostnadene for losordningen. Avgiftene består av:

- losingsavgift som betales ved faktisk bruk av los
- losberedskapsavgift som betales både ved faktisk bruk av los og av fartøy som seiler med farledsbevis
- farledsbevisavgift som betales ved utstedelse, fornying eller endring av farledsbeviset.

Losavgiftene reduseres i 2017 med 15 mill. kr som følge av kostnadseffektivisering av tilbringer-tjenesten for los i 2016.

Post 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Posten omfatter sektoravgifter betalt av tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester og posttilbydere. Den foreslås budsjettert med 196,2 mill. kr.

Samferdselsdepartementet har foretatt en gjennomgang av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets gebyrer. I ny forskrift om sektoravgifter og gebyrer til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet som har vært på høring og som etter planen skal tre i kraft 1. januar 2017 foreslås det å omgjøre de fleste av gebyrene til sektoravgifter. Dette er en tilpasning til Finansdepartementets rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og av-

giftsfinansiering». Endringen krever en endring i hjemmelsgrunnlaget i ekomloven og postloven. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag.

Fra 2017 vil inntektene til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i hovedsak bestå av sektoravgifter og noen få gebyrer. Gebyrene budsjetteres fortsatt på kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, post 01 Diverse gebyrer.

Sektoravgiftene og gebyrene skal i hovedsak dekke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter som er budsjettert på kap. 1380, postene 01 og 45 og merverdiavgift på kap. 1633 Nettoord-

ning statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. Inntektene fra dette som er budsjettert med 25 mill. kr i 2017, føres på kap. 5583 Særskilte avgifter i bruk av frekvenser, post 70 Avgift på frekvenser mv. Sektoravgiftene for kostnadene ved å administrere ordningen inntektsføres på kap. 5577, post 75.

For øvrig vises det til omtalen under kap. 4380, post 01.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 361	20 660	21 100
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	136 883	140 026	143 200
	Sum kap. 1301	158 244	160 686	164 300

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 21,1 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet.

Utredningsprosjektene utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming.

Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2015 et metodeprosjekt som bl.a. utredet hvordan samfunnsøkonomiske tilnærminger i større grad enn i dag kan integreres i analyser og utredninger på samfunnsikkerhetsområdet. Dette arbeidet er videreført i 2016. I 2016 og inn i 2017 vil Samferdselsdepartementet gjennomføre et utredningsprosjekt for å kartlegge hvordan samfunnsikkerhetsmessige virkninger av større samferdselsprosjekter kan vurderes. Målet er å finne et felles rammerverk som transportvirksomhetene kan benytte i sitt planarbeid.

Reisevaneundersøkelsen er den største nasjonale undersøkelsen om befolkningens reisevaner, og data er avgjørende for bruk i transportmodeller. Modellene brukes til å lage anslag for utviklingen i transport og er et viktig verktøy for planlegging av framtidig infrastruktur. I løpet av 2016 vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med transportetatene og Avinor AS starte gjennomføringen av kontinuerlige nasjonale reisevaneunder-

søkelser. Tidligere har undersøkelsen blitt gjennomført hvert fjerde år. Omleggingen gi bedre tidsseriedata og mer rasjonell gjennomføring av datainnsamlingen. Pilotprosjektet gjennomføres i 2016, og selve undersøkelsen løper videre i 2017 og kommende år. I 2015 ble det gjennomført dybdeanalyser av den siste reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014. Arbeidet presenteres høsten 2016. Fra høsten 2016 vil det også bli utført analyser og metodeutvikling knyttet til reisevaneundersøkelsen.

Regjeringen ønsker å konkurransetsette flysikringstjenestene på Avinors lufthavner. Arbeidet startet med at departementet fikk gjennomført en utredning av hvilke konkrete flysikringstjenester som egner seg for konkurranse, hvordan konkurransen bør fases inn og hvilke endringer som må gjøres i økonomiske, administrative og institusjonelle rammebetingelse for at konkurransen kan forventes å bli effektiv. Endelig rapport fra utredningen som ble gjennomført av det britiske konsultentselskapet Helios, ble lagt fram i februar 2016.

Som en hovedregel publiseres rapportene fra utredningene på departementets nettsider.

Tidsskriftet Samferdsel utgis av Transportøkonomisk institutt og er det eneste av sitt slag i Norge. Det bidrar til kunnskapsformidling og debatt om samferdselspolitiske spørsmål. Digitale

løsninger gir mulighet for å utvikle enda bedre formidlingskanaler. Omlegging til ren digital drift reduserer distribusjonskostnader, men det er fortsatt kostnader til produksjon av tidsskriftets innhold. Departementet vil derfor også i 2017 bidra til tidsskriftet Samferdsel.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 143,2 mill. kr for 2017. Bevilgningen fordeles med 58,3 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 84,9 mill. kr til transportforskning.

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Forskning kan frambringe ny teknologi og innsikt og er et bidrag til regjeringens arbeid for å sørge for at Norge har et moderne mobil-, bredbånds- og transportnett. Folk skal ha tilgang til moderne og trygge elektroniske kommunikasjonstjenester og til transport som er sikker, har tilgjengelighet for alle og har kortere og mer forutsigbar reisetid. Næringslivet skal få sine varer og tjenester raskt og billig fram til markedene til en riktig kostnad. Transportsystemet skal være miljøvennlig og støtte opp under regjeringens mål om en langsiktig omstilling til et lavutslippssamfunn innen 2050. Samferdselsdepartementets bevilgning til forskning er et bidrag til kunnskapsgrunnlaget for beslutninger innen sektoren og støtter opp under kunnskapsutvikling som kan bidra til bedre infrastruktur og tjenester innen sektoren.

I Meld St. 7 (2014–2015) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015–2024* går det fram at bevilgningene til forskning og utdanning skal trappes opp innenfor seks langsiktige prioriteringer:

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

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

Bevilgningen vil i sin helhet gå til Norges forskningsråd. I tillegg til forskning blir bevilgningen også brukt til å finansiere deler av administrasjonsutgiftene i Forskningsrådet knyttet til ordningene. For nærmere omtale av finansieringen av administrasjonsutgiftene i Norges forskningsråd vises det til Prop. 1 S (2016–2017) for Kunnskapsdepartementet, kap. 285, post 55.

Det er fastsatt disse fem målene for Norges forskningsråd:

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

Kunnskapsdepartementet fortsetter arbeidet med å utvikle styringssystemet for Forskningsrådet i samarbeid med de andre departementene og Forskningsrådet. Styringssystemet og samlede resultater av Norges forskningsråds virksomhet i 2015 er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2016–2017) for Kunnskapsdepartementet.

Tildelingen av midler til forskningsprogrammer i regi av Norges forskningsråd er en sentral del av departementets oppfølging av sektoransvaret for forskning. Gjennom brede tematiske programmer, der søkerne både må svare på kunnskapsbehov som utlysningsteksten skisserer og der faglig kvalitet vurderes, bidrar Norges forskningsråd til å frambringe relevant forskning med god kvalitet. Samferdselsdepartementet er også opptatt av at Forskningsrådet bidrar til at resultatene fra forskningen blir formidlet til relevante brukere, beslutningstakere og forskningsmiljøer på en god måte.

Det internasjonale forskningssamarbeidet, spesielt deltakelse i EUs rammeprogram for forskning Horisont 2020, er viktig for norsk forskning. Regjeringens mål er å øke returprosenten fra Horisont 2020, og økt norsk deltakelse i rammeprogrammet krever innsats. Det er også viktig for Norge å delta i samarbeidsarenaer som finansierer forskningsaktiviteter i randsonen av Horisont 2020, både innen elektronisk kommunikasjon og transport. Norges forskningsråd har en viktig oppgave i dette arbeidet.

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

I Meld St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* ble det varslet at departementets forskningsstrategi skulle revideres. Den nye stra-

tegien, FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016–2022, er nå fastsatt. Strategien omtaler både departementets bevilgninger til forskning og FoU i regi av underliggende etater. Den gir dermed en mer samlet oversikt over FoU på samferdselsområdet.

Forskning på elektronisk kommunikasjon

Formålet med bevilgningen til forskning på elektronisk kommunikasjon (ekom) er å sikre brukerne gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester i hele landet, samt bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Innbyggere, næringsliv og forvaltning blir stadig mer avhengige av effektive, sikre og pålitelige ekom-tjenester for å utføre sine oppgaver. Samtidig er ekommarkedet i stadig endring. Det er derfor viktig for departementet å støtte forskning, for å kunne drive god politikktutvikling for sektoren, legge til rette for videre vekst i markedet og for å ivareta nasjonale interesser. Bevilgningen skal bidra til forskning på sikkerhetsmessige, teknologiske, næringsmessige, og samfunnsmessige problemstillinger innen elektronisk kommunikasjon.

IKTPLUS er Norges forskningsråds store satsing på IKT og innovasjon. Satsingen inkluderer både grunnleggende og anvendt forskning, forskningsbasert innovasjon og formidling og implementering av resultater. Hovedmålet med IKTPLUS er å styrke kvaliteten og øke dristigheten og relevansen i norsk IKT-forskning ved å koble investeringene i forskning og utvikling med nasjonale forutsetninger og innovasjon. Programmet ser særlig på de IKT-faglige områdene «Kompleksitet og robusthet», «Data og tjenester overalt» og «Et trygt informasjonssamfunn». Disse områdene er alle relevante for ekomsektoren. Programområde 1 og 3 inkluderer sikkerhet, personvern, beredskap og robuste nett, mens område 2 dekker forskning på framtidsrettede ekom-tjenester i hele landet. Samferdselsdepartementet har siden oppstarten i 2015 bidratt til å finansiere IKTPLUS og vil også bidra i 2017.

I 2015 hadde IKTPLUS et disponibelt budsjett på 162,3 mill. kr, og 36,8 mill. kr av dette kom fra Samferdselsdepartementet. Programmet gjennomførte i 2015 en stor utlysning på 160 mill. kr på programområdet «Et trygt informasjonssamfunn». Det er satt i gang sju nye store forskerprosjekter, som sammen med pågående prosjekter og prosjekter med finansiering fra EU gir en god plattform å bygge videre på. De nye prosjektene vil bidra godt til utdanning og rekruttering bl.a.

ved å finansiere over 20 nye doktorgradsstillinger. I et samarbeid mellom IKTPLUS, SFI-ordningen og FRIPRO ble det tidlig i 2015 gjort investeringer i områdene «Kompleksitet og robusthet» og «Data og tjenester overalt». Spesielt når det gjelder teknologisk innsikt, forståelse og anvendelse av store datamengder (Big Data) vurderer Norges forskningsråd at det nå er etablert en sterk portefølje. IKTPLUS har også i 2015 gjennomført et samarbeid med INTPART (Internasjonale partnerskapsprosjekt) for å bidra til utvikling av verdensledende fagmiljøer i Norge gjennom økt institusjonelt samarbeid mellom miljøer nasjonalt og internasjonalt.

Via Norges forskningsråd mottar Simula Research Laboratory en grunnfinansiering og støtte til to forskningssentre fra Samferdselsdepartementet. Støtten foreslås videreført i 2017. Simula driver grunnleggende forskning på sentrale områder innen IKT, med en målsetning om at forskningen skal gi avkastning i form av nyskapning og innovasjon. Forskningen spenner fra problemstillinger knyttet til utvikling av programvare og komponenter i større systemer, til analyse, utvikling og bruk av store, nettbaserte programsystemer. Simula har over tid oppnådd gode resultater, internasjonal anerkjennelse og bidratt til innovasjon og forretningsutvikling innen departementets ansvarsområder.

Forskningsaktivitetene i Robuste nett senter (CRNA) utvikler bl.a. systemer som gjør det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter og utvikler metoder for ruting og selvkonfigurerer som er motstandsdyktige mot feil og sabotasje. Senteret drifter også et nasjonalt sensornett som måler kvaliteten i ekomnettene. Prosjektet har oppnådd gode resultater og er nyttig både for enkeltbrukere, myndigheter og bedrifter. At dette er forskningsaktiviteter med god kvalitet og nytte understøttes av at prosjektet MONROE (Measuring Mobile Broadband Networks in Europe), der Simula er prosjektkoordinator, fra 2015 er støttet av EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont 2020.

Forskningscenteret Simula@UiB har som hovedformål å drive grunnleggende forskning og utvikle utdanningstilbud på utvalgte områder innen informasjons- og kommunikasjonssikkerhet. Senteret er et samarbeid mellom Simula og Universitetet i Bergen, og ble etablert i 2016. I tillegg til senterets akademiske formål er målet å bygge opp under norsk operativt sikkerhetsarbeid gjennom å tilby rådgivning, samarbeid og høykompetent arbeidskraft til myndigheter, ekomtilbydere og sikkerhetsaktører i næringslivet generelt. Senteret

vil kunne være en viktig kilde til nasjonal kunnskap om informasjonssikkerheten i ekomnett og ekomtjenester med tanke på cyberkriminalitet, overvåkning og industrispionasje.

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

Transportforskning

Transportforskningen skal framskaffe grunnleggende kunnskap for mer effektiv, miljøvennlig, universelt utformet og sikker transport. Bedre forståelse av transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og kunnskap om transportpolitiske virkemidler er nødvendig for å oppnå dette. Departementet ønsker å rette forskningsinnsatsen mot disse kunnskapsutfordringene, gjennom støtte til Norges forskningsråds programmer Transport2025 og ENERGIX samt støtte til strategiske instituttsatsinger ved Transportøkonomisk institutt.

Transport 2025 startet opp i 2015 som et bredt, tiårig program for transportforskning. Viktige prioriteringer i programmets oppstartsår var at prosjektene skal bidra til en helhetlig forståelse av transportsystemet og skape endring. Prosjekter som har fått støtte, har derfor ofte relevans for mer enn én transportform. Programmet har hatt tre utlysninger som i alt mottok 70 søknader, hvorav 16 fikk tildelt midler. I tillegg har programmet avsatt midler til felles aktiviteter med andre programmer innenfor og utenfor Forskningsrådet, i tråd med programmets mål om å bidra til å samle forskningen knyttet til transportsektoren og å fremme norske miljøer i internasjonalt samarbeid. Transport 2025 følger også opp pågående prosjekter fra TRANSIKK-programmet, et program for forskning på transportsikkerhet som ble avsluttet i 2015. I forbindelse med avslutningen av programmet utarbeidet Transportøkonomisk in-

stitutt i 2015 rapporten «Statusrapport og fremtidige trender og utfordringer innenfor transportsikkerhet» på oppdrag fra Norges forskningsråd.

Støtten til forskning knyttet til fornybar energi til transportsektoren kanaliseres til programmet ENERGIX. Programmet løper i perioden 2013–2022 og skal gi ny kunnskap som fremmer en langsiktig og bærekraftig omstilling av energisystemet. Støtten fra Samferdselsdepartementet til ENERGIX går til prosjekter som gir kunnskapsutvikling og løsninger som reduserer skadelige klimagassutslipp fra transportsektoren. Høsten 2015 hadde ENERGIX en stor utlysning innen batteriforskning, og åtte prosjekter fikk midler. Prosjektene hadde tematisk god spredning, men med en klar overvekt mot transport og energibruk. For å sikre at forskningsresultater får størst mulig anvendelse er det positivt med samarbeid mellom Norges Forskningsråd og andre aktører i virkemiddelapparatet. Et eksempel på dette var samarbeidet i 2015 mellom flere av Norges forskningsråds programmer og ENOVA. Dette kommer for eksempel til uttrykk gjennom PILOT-E, et forsert løp for å få forskningsresultater over i kommersiell anvendelse innenfor miljøvennlig energiteknologi.

Departementet støtter strategiske instituttsatsinger (SIS) ved Transportøkonomisk institutt. Fra 2011 har instituttet hatt slike strategiske instituttsatsinger med temaer knyttet til bærekraftig bytransport, bedre verktøy for transportprognoser, hva som øker etterspørsel etter jernbanetjenester og trafikkisikkerhet med vekt på samspillet mellom trafikanter og teknologi. Disse ble avsluttet i 2015. Transportøkonomisk institutt har også en strategisk instituttsatsing knyttet til trender og utfordringer innen reisevaner og mobilitet. Denne startet opp i 2013 og er planlagt videreført til 2017.

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

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1310	Flytransport	727 236	811 400	815 400	0,5
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	36 670	28 500	29 300	2,8
1313	Luftfartstilsynet	197 279	194 112	220 400	13,5
1314	Statens havarikommisjon for transport	64 479	63 374	72 100	13,8
Sum kategori 21.20		1 025 664	1 097 386	1 137 200	3,6

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	129 495	129 446	137 200	6,0
5619	Renter av lån til Avinor AS	95 124	74 000	50 300	-32,0
5622	Aksjer i Avinor AS	500 000	500 000	500 000	0,0
Sum kategori 21.20		1 168 989	1 147 846	1 131 900	-1,4

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

Samferdselsdepartementet følger opp målsettingene som er gitt på luftfartsområdet i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Departementets virkemidler for luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor AS, kjøp av flytransporttjenester, samt tilskudd til ikke-statlige lufthavner.

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er på 1 137,2 mill. kr. Det foreslås å bevilge 815,4 mill. kr til kjøp av flytransport. Til ordningen med driftstilskudd til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 29,3 mill. kr.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 220,4 mill. kr, hvorav 137,2 mill. kr finansieres gjennom gebyrinntekter.

Statens havarikommisjon for transport er en fast undersøkelseskommissjon med ansvar for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart. Det foreslås å bevilge 72,1 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport.

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

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Til grunn for transportpolitikken ligger en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i sektoren. I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er målet for planperioden å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i luftfarten. I norsk luftfart er sikkerheten innenfor kommersiell trafikk høy. Det er likevel nødvendig å fortsette arbeidet med å styrke flysikkerheten og redusere ulykkesrisikoen innenfor alle deler av luftfarten.

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

Et effektivt og trygt flytilbud er viktig for befolkningen og næringslivet. Innenriks i Norge har flyselskapene samlet sett et omfattende tilbud av kommersielle flyruter. I tillegg gjennomfører Samferdselsdepartementet statlig kjøp på 19 ruteområder for å sikre et flyrutetilbud på regionale ruter der markedet alene ikke gir en tilfredsstillende transportstandard.

Mellom Norge og utlandet blir flyrutetilbudet stadig bedre gjennom tilgang til flere internasjonale destinasjoner og flere direkte ruter. Innenfor EØS-området kan alle EØS-flyselskaper fritt etablere flyruter. For å kunne etablere flyruter til og fra stater utenfor EØS, kreves det egne bilaterale eller multilaterale luftfartsavtaler. Luftfartsavtaler med trafikkrestriksjoner legger begrensninger på mulighetene til å etablere direkteruter mellom Norge og enkelte destinasjoner utenfor Europa. Samferdselsdepartementet arbeider med å fornye og forbedre luftfartsavtalene der dette er mulig, men det er fortsatt en utfordring å få forhandlet

fram avtaler som sikrer god markedstilgang for norske aktører som ønsker å opprette ruter til andre kontinenter.

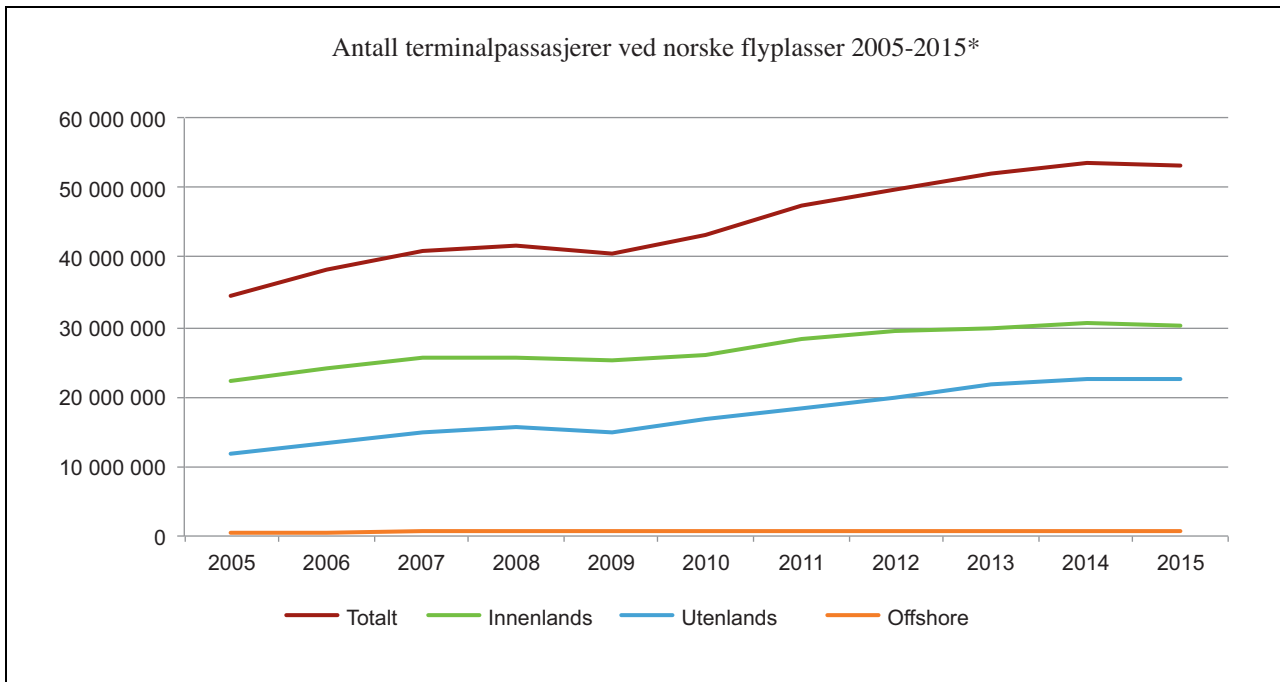
Dagens utvikling med globalisering ventes å fortsette. Konkurransforholdene i luftfarten medfører kontinuerlige endringer. Teknologiutviklingen påvirker alle deler av luftfarten. Luftfartens globale utfordringer gjelder også i hovedsak for Norge. I tillegg fins det særnorske utfordringer knyttet til operasjoner under vanskelige geografiske og klimatiske forhold. Samferdselsdepartementet har gjennomført en utredning av globalisering og økt konkurranse innenfor sivil luftfart. Utredningen viser bl.a. at det kreves styrket samarbeid internasjonalt for å få på plass mer rettfærdig konkurranse, ryddige arbeidsforhold og sikrere luftfart.

Luftfartstilsynet har hovedansvar for tilsynet med norsk sivil luftfart og utfører samtidig en rekke direktoratsoppgaver. Tilsynets kjerneoppgaver er adgangskontroll, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling og informasjonsvirksomhet. Luftfartstilsynet deltar også sammen med Samferdselsdepartementet i internasjonale organisasjoner for å ivareta norske interesser.

Luftfartstilsynet har informert Samferdselsdepartementet om at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er tilfredsstillende og at tilsynet ikke er bekymret for flysikkerheten. Aktivitetsnivået i luftfarten har økt de senere årene. Luftfartstilsynet satt i gang en prosess for å omstille og effektivisere virksomheten.

Statens havarikommisjon for transport undersøker ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane-, veg- og sjøfartssektorene. Gjennom undersøkelsene bidrar havarikommisjonen til å forebygge nye transportulykker i alle disse sektorene. En del ulykker og alvorlige hendelser er havarikommisjonen pålagt å undersøke. I tillegg kan den velge å undersøke flere ulykker og hendelser innen transportområdet der undersøkelsene gir mer kunnskap om ulykkene og dermed bidrar til økt sikkerhet. Kravene og forventningene til undersøkelsene er høye, samtidig som undersøkelsene blir stadig mer komplekse. Det er derfor nødvendig å prioritere og avgrense undersøkelsesarbeidet.

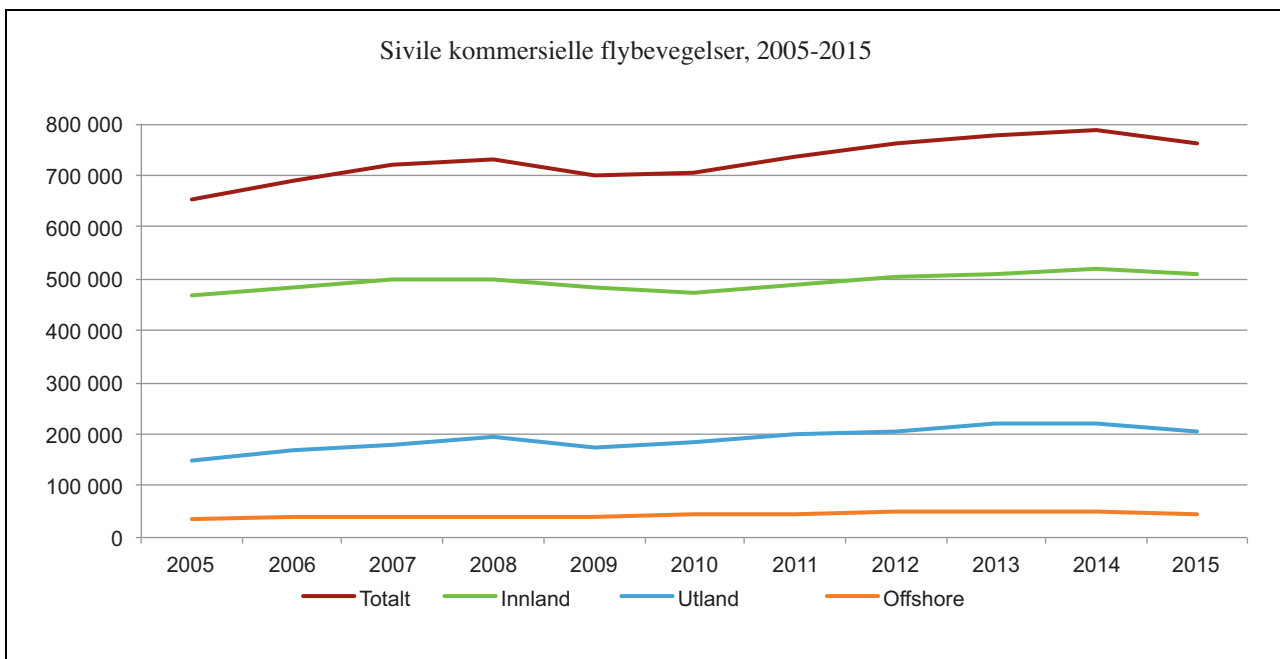
Statens eierskap av Avinor AS forvaltes av Samferdselsdepartementet. Selskapet har ansvar for å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile luftfarten og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten. Flysikringsvirksomheten i Avinor er skilt ut i datterselskapet Avinor Flysikring AS. Avinor finansierer sitt samlede nett av lufthavner gjen-



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner

* Antall terminalpassasjerer inkludert spedbarn fra og med 2013.

Kilde: Avinor AS



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske lufthavner

Kilde: Avinor AS

nom avgifter og kommersielle inntekter. I løpet av 2017 åpner nye terminalbygg ved lufthavnene i Oslo og Bergen. Dette vil gi økt kapasitet og nye markedsmuligheter for Avinor. Samtidig kan endringer i den økonomiske situasjonen gjøre det utfordrende å opprettholde marginale ruter og

skape trafikkvekst. Lufthavner med trafikk i tilknytning til oljesektoren har allerede opplevd til dels betydelig nedgang i flytrafikken. Flypassasjeravgiften som ble innført i 2016, ventes å kunne påvirke etterspørselen etter flyreiser negativt og kan også påvirke utviklingen i rutetilbudet.

I henhold til prognoser fra Avinor fra februar 2016, ventes antall passasjerer å øke både i 2016 og 2017 til om lag 54,7 millioner i 2017. Økningen er ventet både innenriks og i trafikken til og fra utlandet. I offshoretrafikken ventes en nedgang i 2017. Det ventes også en liten økning i antallet flybevegelser både i 2016 og 2017 til om lag 762 000 i 2017. Dette er fortsatt mindre enn i 2014 hvor det var 787 000 flybevegelser. I prognosene er det ikke tatt hensyn til effekten av flypassasjeravgiften.

Luftfarten påvirker miljøet først og fremst gjennom utslipp av klimagasser, samt støy og lokal forurensning rundt flyplassene. I tråd med klimaforliket arbeider regjeringen for at utslipp fra internasjonal luftfart skal inkluderes i et bindende internasjonalt klimaregime. ICAO har besluttet karbonnøytral vekst som sektormål for internasjonal luftfart etter 2020. Medlemslandene i ICAO tar sikte på å etablere en global markedsmechanisme for kjøp av utslipp fra andre sektorer, som sammen med andre miljøtiltak som bl.a. mer effektiv trafikkstyring og alternativt drivstoff, skal bidra til å oppnå målet. Norge har deltatt aktivt i dette arbeidet.

Resultatrapport 2015

Trafikkutvikling

Målt i antall passasjerer ble flytrafikken i Norge redusert med 0,9 pst. fra 2014 til 2015. Totalt ble det registrert 53,3 millioner passasjerer over norske lufthavner, fordelt med 30,1 millioner innenlands, 22,6 millioner til og fra utlandet og 607 000 offshore. Innenlands og offshore falt trafikken med henholdsvis 1,5 pst. og 11,6 pst. Trafikken til/fra utlandet økte med 0,3 pst.

Antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske lufthavner gikk i 2015 ned med 3,6 pst. i forhold til 2014. Nedgangen var 2,0 pst. innenlands og 5,7 pst. til og fra utlandet. Antall offshore helikopterflyginger gikk ned med 10,6 pst. Kuttene i oljesektoren har ført til en betydelig nedgang i flytrafikken i 2015 og 2016 for lufthavner med mye trafikk knyttet til denne sektoren, som Stavanger, Bergen, Kristiansund og Florø.

I 2015 var antall flybevegelser innenlands 8,6 pst. høyere enn i 2005. I den samme 10-årsperioden har antall flybevegelser til og fra utlandet økt med 38,3 pst. og offshore med 26,8 pst.

Større fly og bedre utnyttelse av kapasiteten gjør at antall seter pr. flybevegelse øker. Gjennomsnittsflyet som flyr fra Avinors lufthavner innenlands, har økt fra 85 til 100 seter og til utlandet fra

121 til 150 seter i perioden fra 2005. Samtidig har gjennomsnittlig antall passasjerer pr. fly økt fra 51 til 63 innenlands og fra 80 til 111 utenlands. I lengre tid har fritidsmarkedet økt vesentlig mer enn forretningsmarkedet og utlandstrafikken mer enn innenlandstrafikken. I perioden fra 2005 til 2015 har andelen passasjerer til og fra utlandet økt fra 34 pst. til 42 pst. av den totale trafikken.

Samferdselsdepartementet inngikk i 2015 nye kontrakter for drift av regionale flyruter i Sør-Norge med virkning fra 1. april 2016. For tre flyruter, Florø–Oslo, Florø–Bergen og Ørsta–Volda–Oslo, ble det statlige kjøpet avvirket, og rutedriften er videreført på kommersielle vilkår. Det statlige kjøpet ble også avvirket på ruten Fagernes–Oslo, der rutedriften opphørte. I 2016 har departementet gjennomført konkurranse om nye kontrakter for driften av regionale flyruter i Nord-Norge for perioden 1. april 2017 – 31. mars 2022.

Lufthavner

En ny tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser er opprettet fra 2016. Den nye tilskuddsordningen erstatter tidligere tilskuddsordninger for disse flyplassene. I 2015 inviterte Samferdselsdepartementet de ikke-statlige lufthavnene Ørland, Stord og Notodden til å søke om tilskudd fra den nye ordningen. Departementet har inngått avtale om kompensasjon av kostnader til drift med de tre lufthavnene for perioden 2016–2020.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015) sluttet Stortinget seg til å avvikle flyruten på Fagernes lufthavn, Leirin, etter 31. mars 2016. Videre sluttet Stortinget seg ved behandlingen av Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 132 S (2015–2016) til at Avinor skal drive lufthavnen fram til lokale eiere kan overta, men ikke lenger enn til januar 2019.

I 2015 besluttet Avinor å slå sammen Avinor AS og datterselskapet Oslo Lufthavn AS med virkning fra 1. januar 2016. For å styrke konsernets egenkapital inngikk Avinor i 2015 avtale om salg av hotelleiendom ved Oslo Lufthavn, Gardermoen. Salget av eiendommen som huser Radisson BLU Airport Hotel Oslo ga konsernet en gevinst på 1 266 mill. kr i 2015.

Avinor besluttet vinteren 2013 å forlenge leiekontrakten med Travel Retail Norway. Saken ble tatt opp av kontroll- og konstitusjonskomiteen i brev til Samferdselsdepartementet av 18. november 2014. Departementet mottok 21. april 2015 brev fra EFTAs overvåkingsorgan (ESA) med juridisk veiledning i tilknytning til grunnlaget for Avi-

nors beslutning. Brevet fra ESA ble sendt til Stortinget 18. mai 2015. I brevet ble det vist til at departementet ville komme tilbake til Stortinget med saken. Samferdselsdepartementet viser til at ansvaret for at Avinor overholder lover og regler tilligger styret og ledelsen i selskapet. I tråd med disse etablerte styringsprinsippene har departementet gjort Avinor oppmerksom på ESAs vurderinger, første gang i mai 2015.

Flysikring

Avinor Flysikring AS ble skilt ut som et heleid datterselskap av Avinor AS i 2014, og hadde første hele driftsår i 2015. Selskapet er utpekt som nasjonal yter av flysikringstjenester for perioden 1. januar 2014 – 31. desember 2024. Det er åpnet for at departementet kan utpeke andre leverandører av innflygingskontrolltjenester, lokal flygekontrolltjeneste eller lokal flygeinformasjonstjeneste der det åpnes for konkurranse om disse tjenestene.

Det er allerede åpnet for konkurranse om levering av tårn- og flysikringstjenester til lufthavner utenfor Avinor. Sandefjord Lufthavn AS har gått ut i markedet for å innhente tilbud på slike tjenesteleveranser. Samferdselsdepartementet har i 2015 og 2016 fått gjennomført et utredningsarbeid om konkurranseutsetting av flysikringstjenester ved lufthavner som opereres av Avinor. Departementet vil komme tilbake til dette i den kommende stortingsmeldingen om virksomheten til Avinor.

For å bidra til effektive flysikringstjenester har Samferdselsdepartementet fastsatt en nasjonal ytelsesplan med bindende målsettinger for Avinor Flysikring på kapasitet, miljø, flysikkerhet og kostnadseffektivitet for perioden 2015–2019 (referanseperiode 2). Avinor Flysikring har i 2015 levert underveistjenester til flyginger i norsk luftrom i samsvar med departementets utpekingsvedtak og innenfor rammen av ytelsesplanen.

Norge deltar sammen med Estland, Finland og Latvia i et samarbeid om flysikringstjenester i den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB). Fra november 2015 har NEFAB-landene i samarbeid med den dansk-svenske luftromsblokken (DK/SE-FAB), innført første fase av såkalt fri ruteføring (Free Route Airspace). Fri ruteføring øker fleksibiliteten for flyselskapene når det gjelder valg av ruteføring og planlegging av flyginger uavhengig av nasjonale grenser. Begge luftromsblokkene har også etablert et tilsvarende samarbeid med den irsk-britiske luftromsblokken (UK/Ireland FAB) og med Island for å utvide løsningen med fri ruteføring til også å omfatte britisk, irsk og islandsk luftrom. Arbeidet skjer i regi av Borea-

lis-alliansen som er en allianse mellom tjenesteyterne i de tre luftromsblokkene, samt Island.

Universell utforming

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

Sikkerhet

Luftfartstilsynet, som har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart, fulgte i 2015 opp flysikkerhetsarbeidet på sine ansvarsområder. I 2015 ble det innenfor noen områder gjennomført færre tilsyn enn opprinnelig planlagt, men tilsynet har informert om at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er tilfredsstillende. Vurderingen er basert på statistikk, rapportering av hendelser og ulykker, tilsynsvirksomhet og øvrige analyser. Det er likevel utfordringer på noen områder. Dette knytter seg bl.a. til utvikling og bruk av ny teknologi, kompleksitet i dagens selskapsstrukturer, globalisering og terrortrusselen, innenlands helikoptervirksomhet, samt allmenflysegmentet, spesielt mikroflysegmentet. Luftfartstilsynet har iverksatt tiltak for å kompensere for flere av disse utfordringene. Det kan nevnes økt innsats på området samfunnssikkerhet og beredskap, arbeidet med å utvikle risikobasert tilsynsmetodikk, økt innsats på områdene sikkerhetsfremmende arbeid og holdningsskapende arbeid – særlig innenfor innlands helikopter og security, innføring av reaksjonspolicy samt kartlegging av arbeidsmiljøet blant kabinpersonell. Luftfartstilsynet har gjennom 2015 økt innsatsen for å effektivisere driften.

Det var ingen ulykker eller alvorlige personskader innen kommersiell passasjerflygning i Norge eller om bord på kommersielle norske luftfartøy i 2015. For innlands helikopter var det tre ulykker med norske helikoptre, i tillegg til et havari med et svensk helikopter i indre Troms. Innen allmenflygning var det én dødsulykke i mikroflymiljøet i 2015.

Det ble registrert 61 personskader i norsk luftfart i 2015, som var en betydelig nedgang sammenliknet med årene før. Det har lenge vært en vesentlig økning i materielle skader i norsk luftfart. Økningen fortsatte i 2015. Mer enn 240 hendelser under bakkeklarering førte til mindre skader på norske luftfartøyer.

Gjennom 2015 fortsatte Luftfartstilsynet arbeidet med å etablere et nasjonalt flysikkerhetsprogram for Norge. Arbeidet er omfattende og vil ta flere år. I 2015 prioriterte Luftfartstilsynet arbeidet med å etablere flysikkerhetsmål, risikobasert tilsyn og overordnet styring av flysikkerheten.

Aktiviteten med ubemannede luftfartøy/droner vokser raskt. Flysikkerheten til den øvrige luftfarten må ivaretas samtidig som drone-aktiviteten kan foregå i trygge former. I 2015 ga Luftfartstilsynet 508 godkjenninger til operatører av ubemannede luftfartøy. Videre trådte en ny forskrift om ubemannede luftfartøy i kraft høsten 2015.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble det i 2015 utarbeidet en studie som sammenlikner Luftfartstilsynet med fem andre luftfartsmyndigheter i Europa. Studien viste at Luftfartstilsynet har kostnadseffektivitet på linje med de andre tilsynsmyndighetene, men at det kan vurderes tiltak for effektivisering på enkelte områder. Luftfartstilsynet startet oppfølging av denne studien i 2015, og har bl.a. identifisert områder som kan effektiviseres gjennom digitalisering.

Norges Luftsportforbund ble 1. januar 2016 luftfartsmyndighet på seilfly- og ballongområdet. Norsk Luftsportforbunds tilsynsenhet, Norsk Luftsportstilsyn, skal utstede sertifikater til utøvere av seilfly- og ballongaktivitet, samt utføre adgangskontroll og drive tilsyn med relevante utdanningsinstitusjoner.

Miljø

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk sentralbyrå i 2014 (siste offisielle tall) 2,4 pst. av samlede innenriks utslipp (1,27 av totalt 53,2 mill. tonn). Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, er beregnet til 1,56 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Norsk luftfart har vært inkludert i EUs kvotehandlingssystem fra 2012. EUs kvotehandlingssystem omfatter alle flyginger internt i EU/EØS-området. Luftfartsmyndighetene har hatt en aktiv rolle i det internasjonale miljøarbeidet i ICAOs miljøkomite CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection).

Ny forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn, Gardermoen, ble fastsatt i desember 2015. Formålet med forskriften er å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt lufthavnen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, kapasitet og miljø.

Avinor tar et omfattende miljøansvar som del av selskapets samfunnsansvar. I 2015 ble selska-

pets miljøpåvirkning kartlagt, og Avinor har fastsatt ny miljøstrategi og nye miljømål for virksomheten. Selskapet har gjennomført en rekke tiltak bl.a. mot utslipp til vann og grunn, støy og klimagassutslipp. Avinor samarbeider med flyselskapene om å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. Et viktig tiltak er å legge til rette for bruk av biodrivstoff til luftfart. De første flygingene med jet biodrivstoff i Norge ble gjennomført i november 2014. På Oslo Lufthavn er drivstoffet som tilbys flyselskapene, fra januar 2016 innblandet med jet biodrivstoff.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet fører tilsyn med at reglene som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten overholdes. I 2015 ble sikkerhetskritiske objekter identifisert. Både Luftfartstilsynet og Avinor skal i 2016 utarbeide strategier og tiltaksplaner for samfunnssikkerhetsarbeidet i egen virksomhet. Virksomhetsstrategiene vil ta utgangspunkt i mål og prioriteringer fra Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren som ble revidert i 2015. Arbeidet med klimatilpasning, IKT-sikkerhet og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner vil særlig prioriteres. Klimaendringene vil påvirke og medføre en rekke utfordringer for både lufthavner og flytrafikk. Avinor arbeider med risikoanalyser knyttet til klimaendringer.

Luftfarten er i økende grad avhengig av elektroniske styrings- og informasjonssystemer for å kunne levere sikre og effektive tjenester. Svikt eller bortfall av disse systemene kan føre til full driftsstans innen luftfarten og kan representere fare for liv og helse. For å styrke evnen til å beskytte viktige IKT-systemer og sensitiv informasjon er både Avinor og Luftfartstilsynet tilknyttet NorCERTs nasjonale varslingsystem for digital infrastruktur (VDI). Videre arbeider virksomhetene med å identifisere og sikre kritiske objekter, systemer og funksjoner innen sektoren, i henhold til krav og føringer i objektsikkerhetsforskriften og fra SAMROS II-prosjektet.

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

Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport startet 39 nye undersøkelser i 2015 innenfor luftfart, sjøfart, jernbane og veitrafikk. Ved utgangen av 2015 var det totalt 42 pågående undersøkelser.

Undersøkelserapporter skal foreligge senest tolv måneder etter ulykken/hendelsen, hvis ikke skal det utarbeides en foreløpig rapport innen fristen. Av de pågående undersøkelsene i 2015 hadde ti pågått i mer enn tolv måneder. Havarikommisjonen arbeidet i 2015 videre med å redusere tiden for rapportutgivelse, slik at disse kan avgis senest tolv måneder etter ulykken/hendelsen.

I 2015 utga havarikommisjonen til sammen 37 rapporter om undersøkelser av ulykker. I tillegg til de mange sikkerhetsfunn som er omtalt i rapportene, ble det avgitt 36 sikkerhetstilrådinge til bl.a. operatører og berørte myndigheter som har ansvar for å følge opp sikkerhetstilrådingene og rapportene.

Havarikommisjonen gjennomførte i 2015 øvelser for en eventuell storulykke på transportområdet. En så nytteverdi av øvelsene ved helikopterulykken på Turøy 29. april 2016. Undersøkelsen etter denne ulykken viser også viktigheten av internasjonalt samarbeid. Undersøkelsen er foretatt i nært samarbeid med de franske og engelske havarikommisjonene og det europeiske luftfartsbyrået EASA, i tillegg til Luftfartstilsynet.

Mål og prioriteringer 2017

Lange avstander og spredt bosetning, særlig i Nord-Norge gjør befolkningen og næringslivet avhengig av flytransport for å kunne reise raskt og effektivt mellom landsdelene, men også til og fra utlandet. Etterspørselen etter flyreiser følger normalt utviklingen i norsk økonomi. Det er ønskelig å legge til rette for at luftfarten kan vokse på linje med etterspørselen i markedet. Samtidig må vekten skje på en bærekraftig måte og i tråd med Norges miljømessige forpliktelser.

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

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

Samferdselsdepartementet la i 2016 fram et høringsnotat om globalisering og økt konkur-

ranse i sivil luftfart. Departementet vil i 2017 arbeide videre med problemstillingene og følge opp vurderingene og anbefalingene i høringsnotatet.

Statlig kjøp av innenlandske flyruter sikrer et godt og landsdekkende flyrutetilbud ved at staten kjøper flyruter der markedet ikke gir et tilstrekkelig godt tilbud på kommersielle vilkår. Kjøpet reduserer avstandsulempene og bidrar til velfungerende regioner, stabil sysselsetting og bosetting i hele landet. I 2017 er det oppstart av ny kontraktperiode for drift av regionale flyruter i Nord-Norge og Nord-Trøndelag.

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

Transportetatene og Avinor har i 2016 lagt fram grunnlagsdokumenter for stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029. I dette dokumentet tilrår transportetatene og Avinor at Stortinget i sin behandling av Nasjonal transportplan 2018–2019 gir sin tilslutning til at Avinor kan sette i gang byggingen av en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen, når behovet oppstår. Samferdselsdepartementet vil drøfte dette spørsmålet i en helhetlig sammenheng i den kommende stortingsmeldingen.

Videre tilrår transportetatene og Avinor i grunnlagsdokumentet å flytte Bodø lufthavn. Forsvarsbygg har fått i oppdrag av Forsvarsdepartementet å utarbeide en statlig eiendomsstrategi som skal danne grunnlag for videre avhending av arealene, og Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å utarbeide en finansieringsstrategi og foreta en fornyet gjennomgang av prosjektet med sikte på å redusere usikkerheten knyttet til gjennomføring, kostnader og finansiering. Utredningene vil være innspill til den kommende stortingsmeldingen.

I meldingen vil Samferdselsdepartementet også komme tilbake til lufthavnkapasitet og struktur. Avinor har søkt om konsesjon for en ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana. Søknaden vil bli behandlet av Samferdselsdepartementet. Narvik lufthavn, Framnes, legges ned 31. mars 2017.

Samferdselsdepartementet vil etter planen legge fram en ny stortingsmelding om virksomheten til Avinor AS våren 2017, der det bl.a. vil bli gjort rede for forvaltningen av det statlige eierskapet i selskapet, samt selskapets økonomi og rammevilkår.

I 2016 har Samferdselsdepartementet fått gjennomført utredninger av hvilke økonomiske og ad-

ministrative tiltak som er nødvendige å få på plass for å kunne konkurranseutsette flysikringstjenester. Departementet vil komme tilbake til dette i stortingsmeldingen om virksomheten til Avinor AS.

Departementet prioriterer å følge det europeiske flysikkerhetsarbeidet og arbeide for at regelverket tar behørig hensyn til særskilte norske forhold. Luftfartstilsynet representerer Norge i styringsorganet til EASA og deltar i utforming og implementering av felleseuropeisk regelverk på luftfartsområdet. Samferdselsdepartementet mener der er behov for et tettere felleseuropeisk samarbeid for å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security). Luftfartstilsynet skal videreføre arbeidet med å innføre et ytelsesbasert regelverk og risikobasert tilsyn i 2017. Tilsynet bistår departementet i forbindelse med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten, og har også samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Norge skal ha formannskapet i NEFAB-samarbeidet i 2017.

Luftfartstilsynet skal være en pådriver for en sikker og samfunnsnyttig luftfart. Tilsynet har satt i gang en prosess for å omstille og effektivisere virksomheten, hvor hovedformålet er å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre dagens og framtidige oppgaver. Denne prosessen bygger bl.a. på den sammenliknende studien av Luftfartstilsynet med fem andre luftfartstilsynsmyndigheter i Europa, som Samferdselsdepartementet fikk gjennomført i 2015. I 2017 skal en justert organisasjon i Luftfartstilsynet bidra til styrket tverrfaglig samarbeid, økt effektivitet og fleksibilitet for å ivareta framtidige oppgaver og endringer. Arbeidet med å digitalisere dagens manuelle arbeidsprosesser vil være et avgjørende virkemiddel for effektivisering. I budsjettet for 2017 settes det av 4,8 mill. kr til investeringer i digitaliserings tiltak.

Luftfarten er i endring, og Luftfartstilsynet må gjøre løpende vurderinger gjennom året for å tilpasse sin tilsynsvirksomhet. Tilsynet skal bl.a. følge med på omstillingsprosessene i flyselskapene. Luftfartstilsynet skal gå gradvis over til risikobasert tilsyn som innebærer at tilsynsinnsatsen rettes mot områder der behovet er størst. Som en del av gjennomføringen av et nasjonalt flysikkerhetsprogram for Norge skal Luftfartstilsynet forbedre sin analysekapasitet, noe som vil gi en bedre evne til å iverksette relevante sikkerhetstiltak. Tilsynet skal i 2017 prioritere tiltak for å øke sikkerheten innen helikoptervirksomhet. Det skal

legges vekt på formidling av flysikkerhet gjennom Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikopter. I tillegg skal tilsynsvirksomheten økes på området. På området offshore helikopter skal innsatsen også styrkes. Sikkerhetsarbeidet skal foregå i nært samarbeid med alle aktørene innen bransjen, og målet er å heve sikkerhetsnivået ytterligere.

Det legges til grunn at Statens havarikommisjon for transport også i 2017 skal levere rapporter om ulykker og hendelser med høy kvalitet innen tolv måneder etter ulykken/hendelsen. Hvis rapporten ikke kan gjøres ferdig innen tolv måneder, skal det utarbeides en foreløpig rapport innen fristen. På bakgrunn av den stadig økende internasjonaliseringen, skal havarikommisjonen i 2017 og årene framover arbeide for å sikre et godt internasjonalt samarbeid mellom havarikommisjoner og andre aktuelle aktører. Innen luftfart og sjøfart er det lange tradisjoner for internasjonalt samarbeid, mens det på jernbane og veg er en utvikling i retning av stadig mer internasjonalisering og mer internasjonalt undersøkelsesarbeid.

For å kunne utføre nye oppgaver med å registrere ulykker i den europeiske databasen for sjøulykker (EMCIP) og øke undersøkelseskapasiteten på veg- og sjøfartsområdet styrkes Statens havarikommisjon for transports budsjett med 1,9 mill. kr.

Dronevirksomheten ventes fortsatt å øke i 2017. Virksomheten har et stort kommersielt potensiale, men luftfartsmyndighetene må bidra til at denne aktiviteten blir integrert i luftfarten på en sikker måte.

Samferdselsdepartementet vil i 2017 utarbeide en strategi for småflyaktiviteten i Norge. Innenfor allmennflygingen har mikroflyvirksomheten hatt en betydelig utvikling de siste årene med introduksjon av mer avanserte fly som igjen gir nye sikkerhetsutfordringer. Det er registrert et relativt høyt antall ulykker, og det er ønskelig å følge opp denne virksomheten nærmere.

Samferdselsdepartementet vil i 2017 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Norge vil påta seg en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslipp i 2030 sammenliknet med 1990-nivå, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* og Innst. 211 S (2014–2015). Reduserte utslipp i transportsektoren, som også omfatter innenlandsk luftfart, er pekt ut som et prioritert innsatsområde innen klimapolitikken. Det meste av klimagassutslippene fra innenriks luftfart og luftfart mellom EØS-land er i dag omfattet av EUs kvotehandelssystem.

tem. Innenlands luftfart er i tillegg ilagt CO₂-avgift.

Luftfartens klimautfordringer må løses internasjonalt. Rundt 2 pst. av globale CO₂-utslipp kommer fra luftfartssektoren og utslippene er forventet å øke betydelig på grunn av den sterke veksten i luftfarten. ICAO har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. Virkemidlene for å nå målet vil være en

kombinasjon av ny teknologi, mer effektiv trafikkstyring, bruk av bærekraftig alternativt drivstoff og globale markedsbaserte mekanismer for kjøp av utslippsreduksjoner fra andre sektorer. I samarbeid med Klima- og miljødepartementet deltar Samferdselsdepartementet i arbeidet med å utvikle en global markedsmekanisme for internasjonal luftfart gjennom ICAO.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	727 236	811 400	815 400
	Sum kap. 1310	727 236	811 400	815 400

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Departementet inngår flerårige kontrakter for drift av rutene som tildeles etter konkurranse. Det foreslås bevilget 815,4 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2017.

Samferdselsdepartementet skal i 2016 inngå nye kontrakter for ruteflyging på følgende ruter i Nord-Norge og Nord-Trøndelag for perioden 1. april 2017 – 31. mars 2022:

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andøya–Bodø v.v. og Andøya–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø v.v. og Brønnøysund–Trondheim v.v.

- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.

Flyruten Narvik (Framnes)–Bodø v.v. blir ikke videreført fordi Narvik lufthavn legges ned senest innen 31. mars 2017.

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

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

På den regionale helikopterruten mellom Bodø og Værøy er det inngått en kontrakt som gjelder for perioden 1. august 2014–31. juli 2019.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	36 670	28 500	29 300
	Sum kap. 1311	36 670	28 500	29 300

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås å bevilge 29,3 mill. kr til tilskudd til ikke-statlige flyplasser. Bevilgningen bidrar til å finansiere driften av de regionale, ikke-statlige fly-

plassene ved Notodden, Stord og Ørland. Departementet har inngått avtaler om kompensasjon for tjenester av allmenn økonomisk betydning, basert på søknader fra disse lufthavnene. Avtalene gjelder for årene 2016–2020.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	197 279	194 112	220 400
	Sum kap. 1313	197 279	194 112	220 400

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området. Luftfartstilsynet fører tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging, arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security) samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet driver informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale oppgaver er knyttet til å utvikle og oppdatere regelverk, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet.

Det foreslås bevilget 220,4 mill. kr som er en økning på 26,3 mill. kr fra saldert budsjett 2016. Økningen gjelder investeringer i digitale løsninger og premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Det foreslås 4,8 mill. kr til investeringer i nye digitale løsninger i Luftfartstilsynet. Dette vil være et viktig virkemiddel for å kunne effektivisere driften av tilsynet og frigjøre personellressurser. Det er identifisert muligheter for å digitalisere flere arbeidsintensive og ressurskrevende manuelle prosesser og innføre nye selvbetjeningsløsninger og automatisering av tjenester. Luftfartstilsynet vil bl.a. bytte publiseringsløsning og utarbeide nye nettløsninger som gir gevinster både for brukerne og for tilsynet. De planlagte investeringene vil medføre en forenkling for tilsynsobjektene, både enkeltbrukere og næringsaktører.

Luftfartstilsynet hadde 183 ansatte ved utgangen av 2015.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Gebyrinntekter	127 784	129 446	137 200
02	Refusjon av diverse utgifter	1 711		
	Sum kap. 4313	129 495	129 446	137 200

Post 01 Gebyrinntekter

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

I 2017 budsjetteres det med 137,2 mill. kr i gebyrinntekter.

Gebyrene skal finansiere kostnadene ved Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet, mens direktorats-

oppgaver som bl.a. kompetanseutvikling, internasjonalt arbeid, analyse og regelverksutvikling finansieres over statsbudsjettet. Utgiftene til å investere i nye digitale løsninger finansieres med en tilsvarende økning av gebyrinntektene.

For en del av aktiviteten innen allmennflyging og luftsport er Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet ikke gebyrfinansiert. Dette utgjør omlag 1,2 mill. kr i 2017.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	64 479	63 374	72 100
	Sum kap. 1314	64 479	63 374	72 100

Post 01 Driftsutgifter

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

Det foreslås å bevilge 72,1 mill. kr til Statens havarikommisjon for transport i 2017 som er en økning på 8,7 mill. kr fra saldert budsjett 2016. Økningen gjelder nye stillinger som følge av nye oppgaver og premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Havarikommisjonen har fått ansvar for å registrere ulykker i den europeiske databasen for sjøulykker (EMCIP). Budsjettforslaget vil sikre ressurser til registerføringen. Forslaget gjør det videre mulig for havarikommisjonen å øke sin undersøkelseskapasitet på vegområdet som ledd i å styrke det samlede trafikksikkerhetsarbeidet på veg, samt styrke undersøkelseskapasiteten på sjøfartsområdet. Havarikommisjonen kan dermed undersøke flere sjøfartsulykker som ikke har undersøkelsesplikt, men hvor det kan være læringspotensial. Dette kan også omfatte alvorlige ulykker med fritidsbåt.

Statens havarikommisjon for transport hadde 47 ansatte ved utgangen av 2015.

Kap. 4312 Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
90	Avdrag på lån	444 370	444 400	444 400
	Sum kap. 4312	444 370	444 400	444 400

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, ble i sin tid finansiert gjennom et lån fra staten til Oslo Lufthavn AS. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kr.

I forbindelse med fusjonen mellom morselskapet Avinor AS og datterselskapet Oslo Lufthavn AS 1. januar 2016, er lånene flyttet fra Oslo Lufthavn AS til Avinor AS.

Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
80	Renter	95 124	74 000	50 300
	Sum kap. 5619	95 124	74 000	50 300

Post 80 Renter

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

statens lån til selskapet vil utgjøre 50,3 mill. kr i 2017.

Lånene er flyttet fra Oslo Lufthavn AS til Avinor AS, jf. kap. 4312, post 90.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
85	Utbytte	500 000	500 000	500 000
	Sum kap. 5622	500 000	500 000	500 000

Post 85 Utbytte

For å styrke Avinor AS' evne til å finansiere investeringer samtidig som selskapet får bedre insentiver til å drive kostnadseffektivt, ble utbyttepolitikken for selskapet endret i 2014, jf. Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* og Innst. 255 S (2013–2014). For regnskaps-

årene 2014–2017 vil det bli tatt utbytte på 50 pst. for resultat opp til 1 mrd. kr, mens det ikke vil bli tatt utbytte for resultat som overstiger dette beløpet.

Avinors årsresultat etter skatt for regnskapsåret 2015 var på 2 449,0 mill. kr. Det ble i 2016 tatt ut et utbytte på 500 mill. kr.

For regnskapsåret 2016 venter Avinor et resultat etter skatt på 1 058 mill. kr. I tråd med utbyttepolitikken for regnskapsårene 2014–2017 er det

foreslått å budsjettere med et utbytte fra Avinor AS på 500 mill. kr i 2017. Endelig utbytte vil bli fastsatt på generalforsamlingen i 2017.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1320	Statens vegvesen	26 603 128	29 427 098	30 523 600	3,7
1321	Nye Veier AS		1 300 000	3 075 200	136,6
1323	Vegtilsyn		-	20 800	-
	Sum kategori 21.30		30 727 098	33 619 600	9,4

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4320	Statens vegvesen	816 279	643 400	718 400	11,7
4322	Svinesundsforbindelsen AS	5 000	25 000	190 000	660,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	14 476	28 000	20 000	-28,6
	Sum kategori 21.30	835 755	696 400	928 400	33,3

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

Regjeringen følger opp hovedmålene gjennom å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere, og som bidrar til å styrke næringslivets konkurransekraft. Samtidig ivaretas klima- og miljøhensyn. Regjeringen vil fremme regional utvikling, og bedrer bymiljøet bl.a. ved å legge bedre til rette for kollektivtransport, sykkel og gange. En robust infrastruktur med god standard og en høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet bedrer trafiksikkerheten.

Departementets virkemidler for vegformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og eierstyring av Nye Veier AS. Vegtilsynet vil i 2017 bli skilt ut som en egen etat og ansvarsområdet er fra 2016 utvidet til også å gjelde tilsyn av Nye Veier AS.

For vegformål totalt er budsjettforslaget for 2017 på 33,6 mrd. kr. 638,4 mill. kr er knyttet til kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse. Ekskl. kompensasjonen er budsjettforslaget en økning på 7,3 pst. fra saldert budsjett 2016. For kap. 1320 Statens vegvesen, er budsjettforslaget på 30,5 mrd. kr. Ekskl. kompensasjonen er dette en økning på 1,6 pst. fra saldert budsjett 2016. For kap. 1321 Nye Veier AS er budsjettforslaget på 3,1 mrd. kr og som er i henhold til jevn

opptrapping av bevilgningen til 5 mrd. kr i 2018. For kap. 1323 Vegtilsyn er budsjettforslaget på 20,8 mill. kr.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet og for at vedlikeholdsetterslepet skal stanses tidlig i tiårsperioden. Regjeringen har lagt ytterligere vekt på styrking av vedlikeholdet. Vedlikeholdsetterslepet ble i 2015 redusert for første gang på flere tiår. I tillegg settes det av midler til fornying for å fjerne allerede oppstått vedlikeholdsetterslep. I 2017 vil vedlikeholdsetterslepet samlet sett reduseres med om lag 1 600 mill. kr. Det gjennomføres i fireårsperioden betydelige tiltak i riksvegtunneler som er lengre enn 500 meter, og som har mangler i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Samtidig gjøres tiltak for å redusere vedlikeholdsetterslep i tunnelene. Som følge av regjeringens tiltakspakke økes post 23 og post 30 med henholdsvis 300 mill. kr til vedlikehold og 100 mill. kr til programområdene tiltak for gående og syklende.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2017. Bevilgningen til Statens vegvesen benyttes i hovedsak til å sikre rasjonell anleggsdrift av vedtatte store prosjekter. Det er likevel funnet rom for å prioritere oppstart av enkelte nye prosjekter i 2017. Det legges opp til anleggsstart på prosjektet E39 Bjørset–Skei i Sogn og Fjordane. Det er videre lagt til grunn statlige midler i 2017 til prosjektene E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud og E39 Rogfast i Rogaland med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Skredsikringsprosjektet rv 13 Vik–Vangsnes i Sogn og Fjordane får også oppstart i 2017. Nye Veier AS vil, i tråd med avtale med Samferdselsdepartementet, i løpet av 2017 ha startet opp utbyggingen av prosjektene E18 Tvedestrand–Arendal, E6 Kolomoen–Moelv og E18 Rugtvedt–Dørdal.

Regjeringen mener det er nødvendig å fortsette satsingen på planlegging av nye vegprosjekter, og prioriterer dette høyt også i 2017. Det vil bidra til å sikre planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og vil legge til rette for planavklaring av prosjekter som er aktuelle for prioritering i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Fra 2014 er det lagt inn midler i overføringene til fylkeskommunene til å dekke utgifter knyttet til opprusting og fornying av fylkesveger. Midlene fordeles mellom fylkeskommunene ut fra kriterier som reflekterer opprustings- og fornyingsbehovet

i den enkelte fylkeskommune (særskilt fordeling). I budsjettforslaget for 2017 fordeles 1 420 mill. kr på denne måten. Det er en økning på 200 mill. kr i forhold til 2016. Tilsvarende fordeles 286 mill. kr til gjennomføring av tunnelsikkerhetsforskriften spesielt over rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Riksvegene er hovedårene i vegtransportsystemet, og består av nærmere 10 700 km veg og 17 ferjesamband. Av den samlede lengden på riks- og fylkesvegnettet utgjør riksvegene om lag 20 pst., men står for om lag halvparten av vegtrafikkarbeidet. For næringstransport med tunge kjøretøy er andelen om lag 65 pst.

For å oppfylle krav fastsatt i vegnormalene bør om lag 1 200 km av riksvegnettet være firefelts veg, og det bør være 1 450 km to- eller trefeltsveg med midtrekkverk. Ved utgangen av 2016 vil 626 km være firefelts veg som utgjør om lag 52 pst. i forhold til vegnormalenes krav. Det vil være midtrekkverk på 335 km to- eller trefelts veger som utgjør om lag 23 pst. i forhold til vegnormalenes krav. Om lag 1 550 km eller om lag 14 pst. av riksvegene er for smale for å tilfredsstille kravene til tofelts veg med gul midtlinje. Det vil være om lag 1 450 km gang- og sykkelveger lang riksveg ved utgangen av 2016, mens det bør være 1 700 km for å oppfylle krav i vegnormalene. Når det gjelder kollektivfelt langs riksveg, vil det være etablert 66 km. For å oppfylle krav i vegnormalene bør det være om lag 200 km.

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vintertid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert framkommelighet. Antallet stengninger ventes redusert som følge av tiltak på vegnettet. De fleste stengningene skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2015–2016 var rv 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 390 timer, E134 Haukelifjell 53 timer, E16 over Filefjell 6 timer og E6 Saltfjellet 65 timer. Tallene innbefatter ikke planlagte stengninger.

Fra 2014 har regjeringen økt satsingen på utekontrollvirksomheten. For å bedre framkommeligheten på vinterstid og for å hindre trafikale problemer forårsaket av tunge kjøretøy, har Statens vegvesen økt beredskapen i utekontrollvirksomheten på dager hvor det er varslet vanskelig føre. Satsingen videreføres i 2017.

Det brukes betydelige ressurser på utbedring av tunneler i henhold til kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Dette arbeidet omfatter 217 tunneler. Ved utgangen av 2016 vil 21 tunneler være ferdig utbedret, og ytterligere om lag 25 i 2017. Noen av de 217 tunnelene vil ikke bli utbedret og noen utbedres etter fristen i 2019 fordi de erstattes av nye veg- og tunnelløsninger.

Det har vært lagt til grunn at kritisk forfall og andre forhold som er viktig for tunnelenes sikkerhet, skal utbedres samtidig med tiltak i henhold til forskriftene og at øvrig vedlikeholdsetterslep utbedres på et senere tidspunkt. Mye av forfallet i tunnelene er knyttet til eksisterende sikkerhetsutstyr og manglende brannbeskyttelse av vann- og frostsikring i de eldste tunnelene. Erfaringene så langt viser at det er svært vanskelig å utsette utbedring av deler av vedlikeholdsetterslepet ut fra en vurdering av den totale sikkerheten i tunnelene. En trinnvis gjennomføring gir også økte ulemper for trafikantene når mange tunneler må stenges for utbedring i to omganger. I tillegg kommer merkostnader på grunn av urasjonell gjennomføring og økte byggherrekostnader.

Utbedring av tunnelene representerer en utfordring med hensyn til kapasitet og kompetanse i konsulent- og entreprenørmarkedet. Statens vegvesen har derfor anbefalt at arbeidet med utbedring av tunnelene videreføres basert på at alt forfall bør utbedres samtidig med tiltak i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Samferdselsdepartementet er enig i dette.

Statens vegvesen har gjennomgått kostnadsestimater for utbedring av tunnelene. Dette viser en kostnadsøkning på nærmere 20 pst. i forhold til det opprinnelige overslaget basert på kartleggingen av vedlikeholdsetterslepet for riksvegnettet. Etter 2016 gjenstår det å finansiere tiltak for om lag 13,8 mrd. kr. Basert på ny gjennomføringsstrategi og økte kostnader legger Samferdselsdepartementet derfor til grunn at utbedring av TEN-T tunnelene fullføres innen 2020/2021. For de resterende riksvegtunnelene skal utbedringene fullføres innen 2022/2023. Det vil bli tatt opp med EFTAs overvåkingsorgan (ESA) at fristen for utbedring av TEN-T tunnelene innen april 2019 ikke overholdes.

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

Bevilgningen til statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt fra 564 mill. kr i 2014 til 981 mill. kr i 2016. Dette tilsvarer en økning på om lag 80 pst. Kostnadsanslag for framtidige utlysninger tyder på fortsatt kostnadsvekst. Økningen skyldes bl.a. generell kostnadsøkning i ferjedriften, økt kapasitet og flere avganger som følge av trafikkvekst og nye myndighetskrav. Billetinntektene dekker dessuten en mindre andel av kostnadene som følge av en økning i rabatterte reiser. Statens vegvesen har gjennomført en utredning om utfordringer og mulighetene for å videreutvikle ferjemarkedet på lang sikt. Utredningen vil danne grunnlag for en vurdering av langsiktige tiltak for å sikre brukerne et godt, sikkert og kostnadsriktig ferjetilbud som bidrar til økt samfunnsnytte. Tiltakene har som ambisjon å legge premissene for utviklingen i ferjemarkedet fram mot 2050. Resultatene fra arbeidet vil være innspill til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029.

Målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Det har over tid vært en stabil nedgang i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Norge var i 2015 det landet i Europa som hadde færrest drepte i vegtrafikken per innbygger. Utviklingen de siste årene har vært mer positiv når det gjelder antall drepte enn antall hardt skadde. Ved inngangen til 2016 viste tallene for drepte og hardt skadde ti flere enn det som er angitt i målkurven i Nasjonal transportplan 2014–2023 som nødvendig progresjon i henhold til etappemålet for 2024.

Utforkjøringsulykker og møteulykker står for mer enn 70 prosent av alle dødsulykker i trafikken. Utforkjøringsulykker passerte i 2015 møteulykker som den største ulykkestypen. Om lag 30 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet, i underkant av 45 pst. på fylkesveger, nærmere 20 pst. på kommunale veger og om lag 5 pst. på private veger som er åpen for allmenn trafikk. Innsatsen fra fylkeskommunene og kommunene er derfor av stor betydning for ulykkesutviklingen. På riksvegnettet er møteulykker den dominerende ulykkestypen, mens utforkjøringsulykker dominerer på fylkesvegnettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale vegnettet.

Statens vegvesen har analysert alle dødsulykkene i trafikken siden 2005. For høy fart i henhold til fartsgrense og/eller etter forholdene var i 2015 en medvirkende årsak til om lag 35 pst. av dødsulykkene, mot om lag 50 pst. i gjennomsnitt for perioden 2005–2009. Dette er en svært positiv utvikling. Andre viktige medvirkende årsaker til dødsulykker er manglende dyktighet hos førerne, ruspåvirkning, forhold knyttet til veg og vegmiljø og

teknisk standard på involverte kjøretøyer. Manglende bruk av bilbelte er av stor betydning for hvor alvorlige ulykkene blir. 41 pst. av de som omkom i bilulykker i perioden 2005–2015, brukte ikke bilbelte. Etter mange år med økende bruk av bilbelte har den positive trenden de to siste årene stoppet opp utenfor tettbebygde strøk. Bilbeltebruken er lavere for førere av tunge kjøretøyer enn for førere av personbiler.

I trafikksikkerhetsarbeidet må satsingen på tiltak som kan påvirke trafikantatferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak videreføres. Av fysiske tiltak prioriteres tiltak for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker med vekt på å bygge midtrekkverk og forsterket midtoppmerking.

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

Norge er i dialog med EU om felles oppfyllelse av klimamålet for 2030. EU-kommisjonen har lagt frem et forslag til måltall for Norge på 40 pst. utslippskutt i ikke-kvotepliktig sektor fra 2005 til 2030. Balansen mellom tiltak hjemme og ute må bl.a. vurderes ut fra EU-regelverket og Norges mål for utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor, samt potensialet for utslippsreduksjoner i Norge og kostnader ved innenlandske reduksjoner og ved bruk av EU-intern fleksibilitet. De fleksible mekanismene omfatter bl.a. muligheten til å konvertere kvoter fra EUs kvotesystem og muligheten til å handle med andre EU-land som overoppfyller sine utslippsforpliktelser. Utslipp fra vegtrafikken utgjør om lag 40 pst. av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor og har økt med 6,5 pst. siden 2005. Klimautfordringen blir et viktig tema i Nasjonal transportplan 2018–2029.

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

Det var overskridelser av grenseverdiene for NO₂ denne vinteren. Nye avgasskrav gjør at dette problemet avtar, men i kalde perioder kan det komme slike episoder i flere år framover. Stortinget har vedtatt en lovhjemmel for lavutslippssoner, og det arbeides med å tilrettelegge for miljødifferensierte bompenger. Dette vil bidra til at grenseverdiene for NO₂ kan overholdes raskere.

I tillegg til miljøutfordringer har mange av byene utfordringer knyttet til framkommelighet. Klimaforliket og Nasjonal transportplan 2014–2023 har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Pålitelighet, god framkommelighet og kapasitet er de viktigste virkemidlene for å gjøre kollektivtransporten konkurransedyktig overfor biltrafikken. Siden 2005 har bruken av kollektivtransport økt med om lag 36 pst. For å nå målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 om en nasjonal sykkelandel på 8 pst. innen 2023 legges det bedre til rette for sykling. Videre legges det til rette for at flere kan gå mer.

Det er betydelige utfordringer med å gjøre hele reisekjeder universelt utformet og tilgjengelige hele året. En vesentlig del av bussholdeplasser og kollektivknutepunkter på riksvegnettet må oppgraderes for å bli universelt utformet. Samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene er avgjørende for å få til gode løsninger for alle trafikantgrupper.

Resultatrapport 2015

Framkommelighet

I 2015 ble 45,2 km nye riksvegstrekkninger åpnet for trafikk. Følgende prosjekter med kostnad over 200 mill. kr ble åpnet for trafikk:

- E18 Sydhavna i Oslo. Prosjektet omfattet bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien med planskilt rundkjøring. Fra krysset er det bygd ny bru ned til havna. I tillegg er Mosseveien utvidet på en om lag 900 meter lang strekning for å få plass til kollektivfelt i begge retninger.
- Rv 22 Lillestrøm–Fetsund i Akershus. Prosjektet omfattet bygging av en om lag 5,1 km lang strekning, hvorav 4,3 km firefelts veg, gang- og sykkelveg langs hele strekningen, to planskilte kryss og en rekke støyskjermingstiltak.
- E18 Bjørvikaprojektet i Oslo. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for trafikk i 2010, mens siste del av Dronning Eufemias gate ble åpnet for trafikk i 2015. Bispegata er ventet åpnet for trafikk i 2018/2019 mot tidligere forutsatt 2017/2018.

- E39 Harangen–Høggjølen i Sør-Trøndelag. Prosjektet omfattet bygging av en om lag 10,5 km lang strekning på E39 i Orkdal kommune og en om lag 800 meter lang tunnel. Om lag 7,5 km ble lagt i ny trasé mellom Høggjølen og Stokkhaugen (Harangen) på fv 714.
- E134 Skjold–Solheim i Rogaland. Prosjektet omfattet omlegging av E134 forbi Skjold på en strekning på om lag 3 km og bygging av ei bru, to tunneler, ett toplanskryss og gang- og sykkelvegbru.
- E6 Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark. Prosjektet omfattet utbygging av en strekning på E6 på om lag 20 km til firefelts veg med midtdeler. Hovedprosjektet åpnet for trafikk i 2014, mens en delstrekning på om lag 4 km ble åpnet først sommeren 2015. Utsettelsen skyldtes konkurs hos utførende entreprenør.
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag. Prosjektet omfattet omlegging av E6 utenfor Oppdal sentrum, og bygging av tre rundkjøringer som knytter sentrumstrafikken og trafikk fra rv 70 til E6.
- E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal. Prosjektet omfattet bygging av en om lag 3 km lang strekning. Brua utgjør om lag 1,2 km av strekningen. Videre omfattet prosjektet bygging av lokalveger med gang- og sykkelveg. Brua kortet inn E136 med om lag 13 km.

Målet for 2015 var å åpne 7,3 km firefelts veg for trafikk. Det ble åpnet 9,3 km. Økningen skyldes i hovedsak at måltallet for strekningen E6 Minnesund–Skaberud var underestimert.

For 2015 var målet å utbedre 5 skredutsatte punkter, mens 3 ble utbedret. Prosjektet E134 Stordalstunnelen som var forutsatt åpnet for trafikk i 2015, ble ikke åpnet før sommeren 2016.

Det var satt som mål å bygge 1,1 km kollektivfelt på riksvegnettet i 2015, mens det ble bygd 5,8 km. I tillegg ble det bygd lokalt vegnett i forbindelse med E18 Bjørvikaprojektet som ikke var med i måltallet i Prop. 1 S (2014–2015).

I 2015 ble 22,2 km veg utbedret slik at vegbredden tilfredsstilte kravet til å etablere gul midtlinje. Dette var om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2014–2015).

Totalt ble 37,1 km riksveg lagt til rette for gående og syklende i 2015. 13,5 km av dette var som en del av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder. Målet var henholdsvis 37 km totalt og 7,4 km i byer og tettsteder. Avviket for byer og tettsteder skyldes i hovedsak at enkelte prosjekter som skulle vært ferdigstilt i 2014, først ble avsluttet i 2015.

Statens vegvesen hadde 99 driftskontrakter pr. 1. september 2015 fordelt på 14 ulike entreprenører. For alle driftskontrakter som har blitt fornyet siden 2013, er det innført krav til noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking. For vinterdrift omfatter dette bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til strøing på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. Dette gir bedre trafikksikkerhet og framkommelighet. Ny standard vil være innfaset i alle driftskontraktene innen vinteren 2017–2018.

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2015 be-nyttet om lag 1 300 mill. kr. Om lag 1 340 km veg, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt vegdekke.

Statens vegvesen har i sin vedlikeholdsstandard satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til spordybde og jevnhet. Andelen vegdekker på riksvegnettet som har bra eller meget bra standard, økte fra 76,5 pst. i 2014 til 79,9 pst. i 2015.

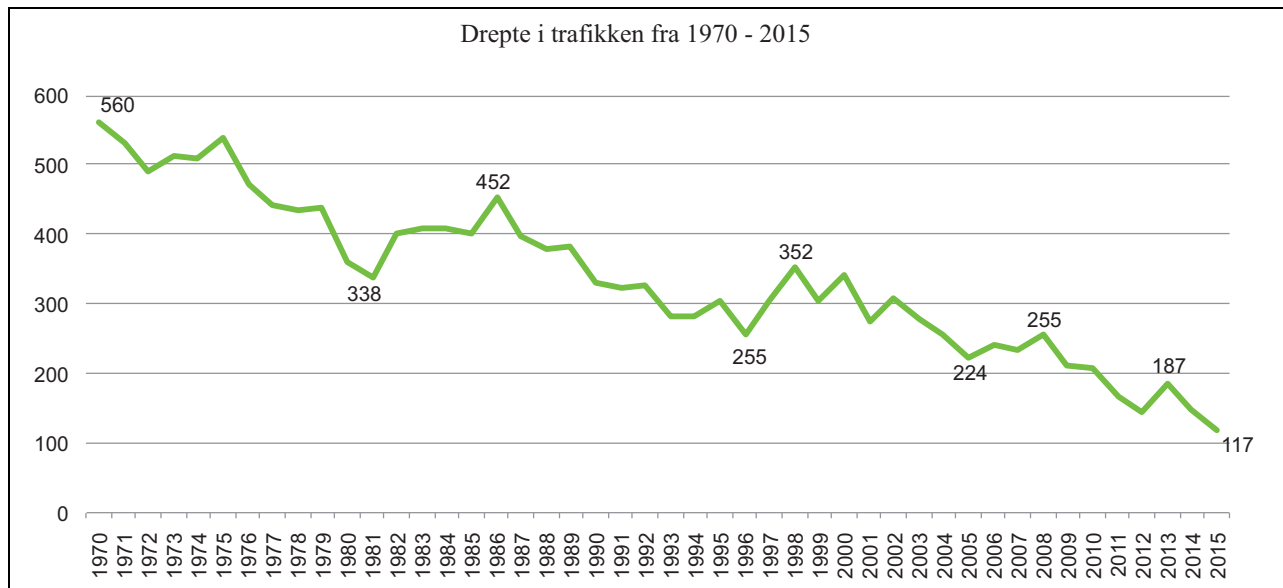
Trafikksikkerhet

I 2015 ble 810 personer drept eller hardt skadd i vegtraffikkulykker. Dette er en reduksjon på 1,3 pst. fra 2014, og en positiv utvikling i retning av etappemålet på maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. 117 personer omkom. Det er det laveste tallet siden 1947. Fra 1970 til 2015 er antall omkomne i trafikken redusert med 79 pst. samtidig som trafikken er mer enn tredoblet (se figur 5.3).

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det lagt til grunn at vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2015, ville gi fire færre drepte og hardt skadde. Gjennomførte tiltak i 2015 ga et beregnet resultat på seks færre drepte og hardt skadde. Endringen i det beregnede resultatet skyldes i hovedsak at Statens vegvesen i forbindelse med dekkelegging etablerte forsterket midtoppmerking på betydelig flere kilometer riksveg enn opprinnelig planlagt. Det ble i 2015 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 290 km riksveg, mens målet var 46,3 km. Ved utgangen av 2015 var det på landsbasis etablert forsterket midtoppmerking på om lag 1 350 km riksveg.

I 2015 ble det bygd midtrekkverk på 26,6 km to- og trefelts riksveger, mens målet var 26,2 km. Ved utgangen av 2015 var det i alt 300 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2015 var 94,0 pst. som brukte bilbelte i tettbygde strøk, og 95,2 pst. utenfor tettbygde strøk. Sammenliknet med 2014 er dette en svak økning i



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte i vegtrafikken fra 1970–2015

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

tettbygd strøk og en svak reduksjon utenfor tettbygd strøk.

Statens vegvesens arbeid med trafikksikkerhetskampanjer var også i 2015 rettet mot temaene beltebruk i buss, fart og forbedret samspill mellom bilister og syklister. Dette er tre langsiktige nasjonale kampanjer.

Mer målrettede kontroller og innføring av obligatorisk brikke fra 1. januar 2015 med påfølgende intensiv kontrollvirksomhet reduserte øvrig kontrollkapasitet. Antall tungtransportkontroller ble på den bakgrunn redusert fra om lag 86 500 kontroller i 2014 til om lag 75 500 kontroller i 2015. Kontroll av vinterutrustning ble særlig gjennomført på forhåndsdefinerte steder og strekninger og til en tid hvor tunge kjøretøy erfaringsmessig får problemer med dekkutrustningen.

Den styrkede utekontrollinnsatsen med målretting av kontrollene videreføres. Kontrollene skal fortsatt utføres på ulike steder og til ulike tider, slik at risiko for oppdagelse er høy. Ved grenseoverganger og fjelloverganger vil det også bli gjennomført målrettede felleskontroller med andre myndigheter.

Teknologi som ANPR (Automatic Number Plate Recognition) bidrar til en mer presis utvelgelse av kjøretøy med mangler slik at flere kjøretøy kontrolleres og færre stanses.

Bruk av ny funksjonalitet i etablerte kontrollsystemer gir bedre statistikk og styringsgrunnlag for målretting av kontroller. Dette øker Statens vegvesens evne til å tilrettelegge for effektive kontroller med høy oppdagelsesrisiko. Ved gjennomføring av målrettede kontroller benyttes mer tid

per kontrollobjekt grunnet mer oppfølgingsarbeid som bidrar til at antallet kjøretøy og sjåfører som kontrolleres, reduseres. Effekten av å gjennomføre kontrollene med større målretting er likevel positiv ved at etatens ressurser benyttes mer effektivt og at kontrollobjektene med mangler blir hyppigere kontrollert.

Antall stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll økte med over 26 pst. fra 2014 til 2015. Av de kontrollerte sjåførene benyttet 94 pst. digital fartsskriver, som gjør kontrollene mer effektive. Tilsvarende andel var 87 pst. i 2014 og 80 pst. i 2013. Dette viser en rask og vesentlig økning av antall digitale fartsskrivere benyttet i kjøretøyene.

Miljø

De foreløpige tallene fra Statistisk sentralbyrå viser at CO₂-utslippene fra vegtrafikken var 10,3 mill. tonn i 2015, en økning på 0,8 pst. fra 2014. Dette utgjorde 19,1 pst av de nasjonale utslippene. Trafikkveksten i 2015 var 2,0 pst.

Riksvegferjene slapp i 2015 ut 0,26 mill. tonn CO₂. Batteriferjen Ampere på sambandet E39 Lavik–Oppedal har gitt en utslippsreduksjon på om lag 1 800 tonn pr. år. Nye inngåtte kontrakter ventes å redusere utslippene med 14 400 tonn i året.

Utslippene av klimagasser fra nye personbiler ble redusert fra 110 g CO₂/km i 2014 til 100 g/km i 2015. Det ble registrert 25 788 nye nullutslipps personbiler i 2015, en økning på 42,5 pst. fra 2014. Inkludert bruktimport ble det førstegangsregistrert totalt 30 910 personbiler med nullutslipp i 2015. I til-

legg ble det registrert 712 varebiler med nullutslipp. Det ble registrert 18 711 nye personbiler med hybriddrift i 2015, en økning på 59,9 pst. i forhold til 2014. 7 964 av disse var ladbare hybridbiler.

Totalt var det registrert 85 054 elektriske personbiler og 26 hydrogendrevne personbiler i Norge pr. 1. juli 2016. Gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i perioden januar til og med juli var 94 gram CO₂/km.

Prosjektet «Lavere energibruk i Statens vegvesen» ble videreført i 2015 med vekt på å finne tiltak som både har en energimessig og økonomisk gevinst. Statens vegvesen har innført rutiner for at alle saker som behandles i etatens ledermøte, skal vurderes for klimaeffekt. Det arbeides med metoder for å redusere klimagassutslippene fra anleggsarbeidet og med hvordan etaten bedre kan ta klimahensyn i planleggingen av prosjektene. Metodene for å beregne utslipp fra vegbygging er forbedret, og det pågår testing av verktøy for klimagassbudsjett og klimaregnskap for vegbyggingen. Det er beregnet at de vegprosjektene som ble åpnet for trafikk i 2015, medførte at CO₂-utslippet fra vegtrafikken økte med om lag 9 400 tonn i åpningsåret.

Årsmiddelgrensen gitt i forurensningsforskriftens bestemmelser om NO₂ ble i 2015 overskredet på to målestasjoner i Oslo, Manglerud og Hjortnes. For Hjortnes ble også timemiddelgrensen overskredet. Døgn grenseverdiene for svevestøv (PM₁₀) ble ikke overskredet i noen byer. Mye av nedgangen i forurensningen skyldes meteorologiske forhold og innsatsen for støvdemping.

Bruk av piggfrie dekk er avgjørende for å redusere svevestøv. Kun Bergen og Oslo har piggdekkgebyr, og piggfriandelen var på henholdsvis 87 og 86 pst. i sesongen 2015–2016. Dette var ett prosentpoeng høyere enn i sesongen 2014–2015 for begge byene. I Drammen var piggfriandelen uforandret på 80 pst., i Fredrikstad økte den fra 79 til 80 pst., i Stavanger ble den redusert fra 78 til 76 pst. og i Trondheim var den uforandret på 64 pst.

Statens vegvesen fortsatte i 2015 forskningsprosjektet EMIROAD som måler utslipp av avgasser fra biler, bl.a. faktiske utslipp av NO_x/NO₂ fra Euro V og VI dieslbiler under ulike lufttemperaturer. Resultatene brukes i arbeidet med lokal luftkvalitet for å sikre at aktuelle tiltak rettes mot de bilene som forurensner mest.

I 2015 ble det utført tiltak ved 57 boliger (om lag 130 personer) for å få boligene under forurensningsforskriftens grenseverdi for støy (42 dB innendørs). Ved utgangen av 2015 gjensto det å gjennomføre tiltak på om lag 50 boliger. I tillegg til støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjo-

nalt mål å redusere antallet personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2015 ble det utført tiltak for om lag 200 personer ved boliger som har over 38 dB innendørs. Økt støy på grunn av trafikkvekst har imidlertid ført til at om lag 150 personer har fått støynivå over 38 dB.

Det ble utbedret sju konfliktpunkter mellom veg og naturmangfold i 2015. Målet var ni. Avviket skyldes at det har vært meldt inn konfliktpunkter som ikke lar seg løse, uten å flytte vegen. I 2015 ble arbeidet med å følge opp vannforskriften videreført, og Statens vegvesen har deltatt i arbeidet med forvaltningsplaner og tiltaksprogram. Tidligere har utbedring av kulverter som hindrer fiskevandring, vært hovedsatsingsområdet, men miljømyndighetenes oppmerksomhet dreies nå mer mot avrenning av forurenset vann og salt fra vegen. Det er satt i gang arbeid med renseanlegg i forbindelse med tunnelrehabiliteringer for å håndtere avrenning av forurenset vann fra vask av tunneler.

Saltforbruket i sesongen 2015–2016 var om lag 265 000 tonn, en økning på om lag 10 pst. sammenliknet med sesongen 2014–2015. Økningen skyldes antakelig i hovedsak at ytterligere 20 pst. av kontraktene har blitt utført etter ny drifts- og vedlikeholdsstandard for riksveger. Denne standarden medfører at kravene til friksjon har økt vesentlig på vegene med lav trafikk. Dette innebærer at salt blir benyttet i overgangsperioder for å hindre rimfrost og tilfrysing av bar veg. Klimaet har endret seg, og overgangsperioder hvor temperaturen veksler rundt 0 grader er hyppigere enn før. For å begrense saltforbruket vil Statens vegvesen foreta en gjennomgang av standardkravene for vinterdrift og vurdere om enkelte av vegene har fått en for høy driftsklasse med for strenge krav.

Det blir kartlagt og/eller satt i gang tiltak mot fremmede arter i samtlige driftskontrakter der det er aktuelt. Det blir også kartlagt i alle relevante investeringsprosjekter og bekjempelse blir iverksatt der det er aktuelt.

I 2015 ble det brukt 78 dekar dyrket jord til vegformål. Dette er 14 dekar mer enn forutsatt. Avviket skyldes et prosjekt hvor det ble foretatt en breddeutvidelse av vegen for å kunne etablere forsterket midtoppmerking.

Universell utforming

Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye veganlegg. Statens vegvesen arbeider systematisk med å oppgradere eksisterende infrastruktur. For å oppnå universelt utformede reisekjeder er det nødvendig med samordnet innsats og forpliktende samarbeid på tvers

av aktører og eiere. Statens vegvesen har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjonene, de andre transportetatene og andre offentlige aktører innen fagområdet.

To kollektivknutepunkter langs riksveg ble oppgradert med universell utforming i 2015, mens målet var å utbedre tre. Åpningen av E134 Stordalstunnelen i Hordaland ble forsinket til 2016, og den planlagte oppgraderingen av kollektivknutepunktet Åmot i Telemark er ikke gjennomført. I tillegg ble det etablert et knutepunkt på rv 7 på Geilo. 55 holdeplasser langs riksveg ble oppgradert, mens målet var 45. Avviket skyldes at det på flere steder ble etablert universell utforming samtidig som andre tiltak ble gjennomført. I tillegg ble

enkelte tiltak som var planlagt ferdige i 2014, først ferdig i 2015.

I 2015 arbeidet Statens vegvesen med å kartlegge status for universell utforming av riksvegferjesambandene med tilhørende kaianlegg. Kartleggingen har fortsatt i 2016. Sentrale elementer er bl.a. gangadkomst mellom bussholdeplass og ferje og oppstillingsplasser for biler for personer med nedsatt forflytningsevne.

Også i 2015 kartla Statens vegvesen status for universell utforming på egen infrastruktur. Dataene innarbeides i eksisterende databaser. Universell utforming inngikk i flere kompetansehevende tiltak i etaten og i formidling i eksterne fora.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	10 626 113	10 502 030	11 539 400
26	Vegtilsyn	15 356	16 768	
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	443 313	458 100	519 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	12 207 836	14 514 000	14 581 800
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	732 676	662 700	659 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	103 566	339 900	277 900
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	66 971	25 700	10 300
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	495 330	540 000	508 100
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	425 233	357 600	328 700
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	221 500	192 500	170 700
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	597 966	671 000	687 800
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	48 755	162 500	100 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	618 514	984 300	1 140 900
	Sum kap. 1320	26 603 129	29 427 098	30 523 600

¹ Ved behandlingen av Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) ble kap. 1320, postene 23 og 30 økt med henholdsvis 25 og 35 mill. kr. Postene 34, 37 og 72 ble redusert med henholdsvis 40, 20 og 30 mill. kr.

² 1. januar 2017 skilles Vegtilsynet ut fra Statens vegvesen og utgifter budsjetteres på kap. 1323.

³ Fra 2017 innfører regjeringen en forenklet modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse for de virksomhetene som ikke betaler premie i dag. I denne forbindelse økes post 23 og post 30 med henholdsvis 510,5 mill. kr og 127,9 mill. kr.

Budsjettforslaget for 2017 for Statens vegvesen er totalt på 30 523,6 mill. kr. 638,4 mill. kr er knyttet til kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse (SPK). Ekskl. kompensasjonen er budsjettforslaget en økning på 458,1 mill. kr, eller 1,6 pst., fra saldert budsjett 2016. Dette innebærer en oppfølging på 97,0 pst. av den økonomiske rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 11 539,4 mill. kr. Av dette er 510,5 mill. kr knyttet til kompensasjon for økte utgifter til premiebetaling til Statens pensjonskasse. Ekskl. kompensasjonen er dette en økning på 526,9 mill. kr, eller 5,0 pst., fra saldert budsjett 2016.

Det foreslås bevilget 519,0 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

Til investeringer under Statens vegvesen (postene 30, 31, 35, 36 og 37) foreslås bevilget til sammen 16 087,9 mill. kr. Post 30 Riksveginvesteringer foreslås bevilget med 14 581,8 mill. kr. Til skredsikring foreslås det bevilget 1 346,8 mill. kr, fordelt med 659,0 mill. kr til post 31 Skredsikring riksveger, og 687,8 mill. kr til post 62 Skredsikring fylkesveger.

Det foreslås bevilget 277,9 mill. kr på post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

For å få rasjonell framdrift for Bjørvika-prosjektet, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta foreslås det bevilget 10,3 mill. kr på post 35, 508,1 mill. kr på post 36 og 328,7 mill. kr på post på 37.

Til post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, foreslås det bevilget 170,7 mill. kr.

Det foreslås bevilget 100,0 mill. kr på post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger. Dette er en reduksjon på 62,5 mill. kr eller 38,5 pst. fra saldert budsjett 2016.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, er 1 140,9 mill. kr. Dette er en økning på 156,6 mill. kr.

Mål og prioriteringer 2017

Det er et mål å utvikle et moderne, sikkert og framtidsrettet transportsystem, som løser innbyggernes behov for framkommelighet på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Spesielt er det utfordringer knyttet til transportavviklingen i de største byene. Regjeringens prioriteringer i budsjettet vil bidra til å gjøre trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere og dermed bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard og fortsatt høy

innsats på trafikant- og kjøretøyområdet vil bedre trafikksikkerheten.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold. Denne regjeringen har lagt ytterligere vekt på vedlikehold. Dette er viktig for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet. I tillegg settes det av betydelige midler til fornying for å fjerne allerede oppstått vedlikeholdsetterslep. I 2017 mangler det om lag 350 mill. kr for å stanse videre vekst i vedlikeholdsetterslepet innenfor post 23. Budsjettforslaget samlet sett (vedlikehold på post 23 og fornying på post 30) vil imidlertid føre til at vedlikeholdsetterslepet blir redusert med om lag 1 600 mill. kr. Fornyingsmidlene benyttes i 2017 hovedsakelig til å oppgradere tunneler.

Arbeidet med å utbedre tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene og utbedring av vedlikeholdsetterslep i tunnelene videreføres. Dette er nødvendig for å ivareta både framkommelighet og trafikksikkerhet. 20 tunneler vil bli ferdig utbedret i løpet av 2017. Som vist til under *Tilstandsvurdering og hovedutfordringer*, legges det opp til en justert gjennomføringsstrategi. Utbedring av TEN-T-tunnelene fullføres innen 2020/21, mens utbedring av øvrige riksvegtunneler fullføres innen 2022/23.

Samferdselsdepartementet har prioritert dekkelegging gjennom flere år. Andelen vegdekke med tilfredsstillende standard har derfor økt de siste årene fra om lag 74 pst. i 2013 til om lag 80 pst. i 2015. Satsingen er videreført i 2016. Det legges i 2017 opp til en videreføring av satsningen på dekkelegging og nivået er beregnet å være tilstrekkelig til å opprettholde standarden.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2017. Rammen til investeringer på kap. 1320 benyttes i hovedsak til å sikre rasjonell anleggsdrift av vedtatte store prosjekter. Det er likevel funnet rom for å prioritere oppstart av enkelte nye store prosjekter i 2017. I tillegg er det funnet rom for å starte opp enkelte nye tiltak over programområdene, i hovedsak tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Arbeidet med å utbedre riksvegtunnelene videreføres, og en stor del av rammen til fornying benyttes til nødvendige sikkerhets- og fornyingstiltak i en rekke høyt trafikkerte tunneler. Videre prioriteres det en fortsatt høy planleggingsinnsats.

For å motvirke sosial dumping arbeider Statens vegvesen sammen med bransjen med forebyggende tiltak og strengere kontroll, og har bl.a. utviklet verktøy for å gjennomføre kontroll både innen utbygging, drift og vedlikehold. Statens vegvesen vil i 2017 opprette en nasjonal enhet som

skal bistå prosjektene. Enheten skal bygge opp kompetanse på å utføre kontroller som gjør den best mulig rustet til å avdekke eventuelle brudd på kontraktsbestemmelsene om lønns- og arbeidsvilkår. Statens vegvesen har harmonisert kontraktsbestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår med Jernbaneverket.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres fortsatt kontroll av vinterutrustning og bremses på tunge kjøretøy. I tillegg prioriteres tiltak for å bedre tjenestetilbudet gjennom å utvikle flere selvbetjeningsløsninger. Innsatsen knyttet til transportkriminalitet innen trafikant- og kjøretøyområdet styrkes.

Kontroller tyder på at andelen ulovlig kabotasje er generelt lavt. Likevel er dette av stor betydning for å sikre ryddige forhold i transportbransjen. Statens vegvesen vil også i 2017 styrke aktiviteten på området. For å styrke kontroll av kabotasje og sosial dumping pågår et tre-parts bransjesamarbeid på transportområdet i regi av Arbeids- og sosialdepartementet. Departementet samarbeider med arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner innenfor transportbransjen der det fokuseres særlig på arbeidsforholdene i vegsektoren innenfor gods- og turbussnæringen.

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

Statens vegvesen gjennomfører også kontroll av bilforhandlere og deres informasjon om CO₂-utslipp. Vegvesenet deltar også i EUs arbeid med nye kjøretøykrav. Videre inngår klima som en sentral del i arbeidet med bypakker, bymiljøavtaler osv. Staten gjennomfører et FoU-program om effektiv og miljøvennlig bytransport.

Utslipp fra den statlige ferjedriften vil reduseres når det nå stilles krav til lav- og nullutslippsteknologi i kontrakter der forholdene ligger til rette

for det. For å fortsette utviklingen av nullutslippsalternativ til dagens fossilbaserte energisystemer i fartøyer vil Statens vegvesen sette i gang et nytt utviklingsprosjekt for en hydrogen/elektrisk drevet ferje. Norges eneste batteridrevne bilferje Ampere ble utviklet gjennom et tilsvarende prosjekt. Teknologiutvikling innen ferjedriften vil kunne ha betydning for framtidig utslippsreduksjoner fra skipsfart, og kan gi utviklingsmuligheter for norsk industri.

For å redusere utslipp fra drift og vedlikehold og bygging av infrastruktur er det mulig å gjøre CO₂-reduserende tiltak i anleggsarbeidet, som for eksempel å elektrifisere anleggsarbeidet eller å ta i bruk bærekraftig biodrivstoff. I tillegg kan bevisste valg av materialer gi lave CO₂-utslipp gjennom infrastrukturens livsløp. Statens vegvesen vil i 2017 intensivere arbeidet med å redusere utslipp fra egen aktivitet ved å sette krav i kontrakter med entreprenørene.

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

Regjeringen er opptatt av at Statens vegvesen skal drives effektivt. Kostnadene som etaten direkte kan påvirke, skal reduseres innen 2023 med 10–15 pst. sammenliknet med forventet utvikling uten effektivisering. Effektiviseringsprogrammene i etatene er nærmere omtalt under del III *Omtale av viktige oppfølgingsområde*.

Som følge av regjeringens tiltakspakke mot ledighet foreslås det å øke bevilgningen på post 23 og post 30 med henholdsvis 300 mill. kr til dekkelegging og 100 mill. kr til programområdet tiltak for gående og syklende på Sør- og Vestlandet.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 5.1 viser årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen for den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023, bevilgning 2016 (med revidert nasjonalbudsjett 2016), forslag til bevilgning for 2017 og oppfølgingen av rammen i Nasjonal transportplan etter fire år.

Tabell 5.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017

		Mill. 2017-kr				
Post	Betegnelse	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2014–2017	Bevilgning 2016	Forslag 2017 ²	Diff. mot NTP i kr	Oppfølging av NTP i pst.
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	10 625,4	10 821,8	11 029,0	1 369,1	103,2
26	Vegtilsynet ¹	18,1	17,2	-	-23,6	67,4
29	Vederlag til OPS-prosjekter	513,2	469,8	519,0	-124,3	93,9
30	Riksveginvesteringer	14 724,7	14 912,7	14 453,9	-5 268,9	91,1
31	Skredsikring riksveger	1 007,2	679,3	659,0	-424,8	89,5
36	E16 over Filefjell	526,9	553,5	508,1	-114,1	94,6
37	E6 vest for Alta	358,3	346,0	328,7	91,8	106,4
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	215,0	192,5	170,7	-50,3	94,2
62	Skredsikring fylkesveger	711,0	687,8	687,8	-246,8	91,3
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	533,8	981,0	1 140,9	1 285,4	160,2
Sum kap. 1320		29 233,6	29 661,7	29 497,1	-3 506,3	97,0
Kap. 1321 Nye Veier AS		-	1 336,4	3 075,2	-	-
Kap. 1323 Vegtilsynet ¹		-	-	20,8	-	-
Sum kap. 1320, 1321 og 1323		29 233,6	30 998,1	32 593,1	926,1	100,8

¹ 1. januar 2017 skilles Vegtilsynet ut fra Statens vegvesen, jf. omtale av kap. 1323.

² Fra 2017 innfører regjeringen en forenklet modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse for de virksomhetene som ikke betaler premie i dag. I denne forbindelse økes post 23 og post 30 med henholdsvis 510,5 mill. kr og 127,9 mill. kr. Dette er ikke inkludert i NTP-tabellen eller omtalen av NTP-oppfølging.

For Statens vegvesen er oppfølgingen etter fire år 97 pst., mens den er på 100,8 pst for vegformål. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Med budsjettforslaget er det samlet sett bevilget om lag 30 mrd. kr mer i NTP-perioden 2014–2017 enn i NTP-perioden 2010–2013 til NTP-formål.

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

Det foreslås bevilget 11 539,4 mill. kr i 2017. I bevilgningen inngår 510,5 mill. kr i premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I. Ekskl. disse 510,5 mill. kr vil 103,2 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter fire år.

Bevilgningen på post 23 benyttes til forvaltning av riks- og fylkesveger, herunder overordnet

ledelse og strategisk planlegging, til drift, vedlikehold, byggherreoppgaver innen drift og vedlikehold, trafikant- og kjøretøytilsyn, forskning og utvikling og drift av Norsk vegmuseum.

Videre er 31 mill. kr som gjelder administrasjonskostnader ved kjøp av riksvegferjetjenester flyttet fra post 72 til post 23.

Til Norsk vegmuseum settes det av 38,5 mill. kr som er en videreføring fra 2016. Det ble i 2016 vedtatt at Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum blir slått sammen, jf. Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* og Innst. 406 S (2015–2016). Det legges opp til oppstart av nytt bygg for Norsk kjøretøyhistorisk museum på tomten til Norsk vegmuseum med 10,0 mill. kr i 2017.

På post 23 foreslås det 51,5 mill. kr til forskning og utvikling som omtales samlet under *Andre saker*.

Forvaltning av riks- og fylkesveg m.m.

Det foreslås 2 410 mill. kr til forvaltning av riks- og fylkesveger i 2017, inkl. overordnet ledelse og strategisk planlegging som er noe høyere enn i 2016.

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

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

Administrative utgifter til forvaltning av riksvegferjedriften er fra 2017 flyttet fra post 72 til post 23 og forvaltning av riks- og fylkesveg m.m.

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

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

- Ivareta arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

Det ble fra 1. januar 2016 opprettet et utbyggingselskap for veg, jf. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren*. Det gjenstår fortsatt arbeid med å avklare grensesnittet mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Aktivitetsnivået økes fra 2016 til 2017 for å starte sentrale utviklingsoppgaver og utvikling av et sentralt system for vegtrafikksentralene. Det er i årene fremover behov for en mer moderne IKT-portefølje for å støtte opp om forbedringer i arbeidspraksis og effektiviseringstiltak i hele Statens vegvesen.

Drift

Det foreslås 3 170 mill. kr til drift av riksveger i 2017 som er om lag det samme som i 2016.

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

Basert på en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det for vinterdriften innført høyere standard for kontrakter som gjelder fra 2013. Den nye standarden omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til friksjon på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. Ved inngangen av 2017 vil den nye standarden omfatte om lag 80 pst. av driftskontraktene. Standarden vil inngå i alle kontraktene fra høsten 2017.

Innenfor vinterdriften er brøyting, salting og strøing de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker blir fulgt opp spesielt. Riktig bruk av salt om vinteren er viktig for trafikksikkerheten, framkommeligheten og miljøet. Det er et mål at forbruket av salt er på et lavest mulig nivå, samtidig som kravene til trafikksikkerhet og framkommelighet ivaretas. For å begrense saltforbruket vil Statens vegvesen foreta en gjennomgang av standardkravene for vinterdrift og vurdere om enkelte av vegene har fått en for høy driftsklasse med for strenge krav. For kontrakter med oppstart i 2016 og senere er det innført strengere krav til dokumentasjon ved bruk av salt for å bedre oversikten og kontrollen med saltforbruket. I samarbeid med entreprenørene arbeides det nå med tiltak for å sikre at det i alle kontrakter anvendes rett tiltak slik at saltbruken blir begrenset

uten at dette går ut over trafikksikkerheten. Vannkvaliteten langs riksvegnettet overvåkes. Statens vegvesen har et pågående overvåkningsprogram som undersøker saltpåvirkningen i 68 vegnære innsjøer. I tillegg skal det gjennomføres biologiske undersøkelser i totalt 21 av innsjøene i løpet av 2016–2018 for å se om forhøyede saltkonsentrasjoner i overflatevannet påvirker mengden og sammensetningen av alger.

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

Driftskontraktene, som normalt har varighet på fem år, har gjennomgått betydelige endringer de siste årene. Den viktigste endringen har vært en mer balansert risikovurdering der Statens vegvesen har tatt en større del av risikoen for kostnader som bl.a. skyldes omfanget av vinterdriften. Dette har bidratt til økt konkurranse og over tid reduserte kostnader.

Videre har de nye kontraktene fått økt omfang og det er satt høyere krav til standard og kvalitet enn i de kontraktene som blir avløst. Dette gjelder særlig for vinterdrift (brøyting m.m.). Det er store variasjoner mellom de enkelte kontraktene, men en samlet gjennomgang viser en realnedgang for kontraktene med start i 2016 på om lag 3 pst. sammenlignet med foregående kontraktsperiode.

Vedlikehold

Det foreslås 2 770 mill. kr til vedlikehold av riksveger i 2017 som er 50 mill. kr lavere enn i 2016.

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

En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. Mange er lange og har mye teknisk utstyr. Tiltak som er kritiske for at tunnel-

ene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan være starten på en akseleerende skadeutvikling, prioriteres.

Tiltak i tunneler med vedlikeholdsetterslep og behov for oppgraderinger for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene prioriteres. Utilstrekkelig finansiering av vedlikehold av tunnelene over mange år har ført til behov for omfattende vedlikehold, reparasjon og utskifting av gammelt sikkerhetsutstyr. For å sikre en effektiv utnyttelse av ressursene er det viktig at den totale satsingen på vedlikehold og utbedring i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene ses i sammenheng. Dette innebærer at utbedring av tunnelene finansieres med midler både fra postene 23 og 30. Total innsats til vedlikehold og fornying av tunneler (post 23 og post 30 samlet) i 2017 er på om lag 2 535 mill. kr, som er en økning med om lag 350 mill. kr fra 2016. På post 23 budsjetteres det med om lag 760 mill. kr til tunnelvedlikehold i 2017, en økning på om lag 135 mill. kr fra 2016. Det vises til nærmere omtale under fornying.

Samlet sett vil vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet reduseres med om lag 1 600 mill. kr, hvor særlig prioriteringen av tunneloppgraderinger gjør at etterslepet reduseres.

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

Mange av bruene på riksvegnettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder med behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen til vedlikehold og større utbedringsarbeider på bruene. Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjefriften. Det er i 2017 funnet rom for å prioritere 300 mill. kr til vedlikehold av bruer og ferjekaier.

Vedlikehold av vegdekker har vært høyt prioritert de siste årene og andelen vegdekke med tilfredsstillende standard har økt fra om lag 74 pst. ved utgangen av 2013 til om lag 80 pst. ved utgangen av 2015. Som følge av regjeringens tiltakspakke mot ledighet foreslås det 300 mill. kr til vedlikehold av vegdekker på Sør- og Vestlandet. Det er i 2017 satt av til sammen 1 224 mill. kr til vedlikehold av vegdekker, som er en videreføring sammenlignet med forventet nivå på dekkelegging i 2016. Oljeprisen har gått ned det siste året, og Statistisk sentralbyrås dekkeindeks viser en nedgang

på om lag 5,7 pst. fra 2015 til første kvartal 2016. Noe av prisutviklingen gjenspeiles i kontraktene for dekkevedlikehold. Forutsatt at prisen holder seg på dagens nivå vil det foreslåtte beløpet gi nye vegdekker på om lag 1 400 km riksveg. Tiltakspakken i Agder-fylkene og på Vestlandet innebærer at andelen vegdekke med tilfredsstillende standard vil øke i disse fylkene ved utgangen av 2017. Andelen vegdekke med tilfredsstillende standard for øvrige deler av landet vil være på om lag samme nivå som ved utgangen av 2016.

Det er nødvendig å sette av midler for å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene, herunder rensk av grøfter og vedlikehold av dreneringssystemet langs vegene. Flere perioder med intense nedbørmengder påvirker vegens bæreevne. Et velfungerende dreneringssystem er en forutsetning for en akseptabel levetid på vegdekkene og for at vegnettet skal kunne holdes åpent for trafikk i perioder med mye nedbør. Til grøfter, kummer og rør er det funnet rom for å sette av om lag 175 mill. kr i 2017.

Det er viktig å ta vare på vegutstyr for trafikk-sikkerhet, framkommelighet og miljø. Dette omfatter bl.a. utbedring av rekkverk langs vegen, profilerte kantlinjer, ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet veg- og trafikkutstyr m.m. som skal redusere faren for personskade ved påkjørsel. I det avsatte beløpet på 136 mill. kr inngår også strakstiltak etter trafikk-sikkerhetsinspeksjoner.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av om lag 180 mill. kr i byggherrekostnader. Dette er samme nivå som i 2016.

Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg

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

Det foreslås om lag 442 mill. kr for å dekke byggherrekostnadene for fylkesveger i 2017.

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

Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås 2 146 mill. kr til trafikant- og kjøretøyområdet i 2017 som er en økning på 120 mill. kr fra saldert budsjett 2016.

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

Systematisk og målrettet innsats innenfor tilsyn- og kontrollvirksomheten skal bidra til å få ned tallet på hardt skadde og drepte i trafikken ved å luke ut farlige kjøretøyer og trafikanter fra vegene. Kjøretøyer med gode miljøegenskaper vil bidra til å redusere utslippene fra vegtrafikken. Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle nasjonalt regelverk, og påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Tilsynsarbeidet har en sentral posisjon i trafikk-sikkerhetsarbeidet, og bidrar til å sikre at kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken opprettholdes og utvikles i tråd med krav og retningslinjer. Statens vegvesen arbeider aktivt med å forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter, sikre forbrukerrettigheter og å fremme like konkurransevilkår mellom aktører i transport-, trafikkopplærings- og verkstedsbransjen.

En styrket utekontrollinnsats videreføres. Kontroll av vinterutrustning, bremses på tunge kjøretøy og kabotasje prioriteres fortsatt. Statens vegvesen vil i 2017 videreføre samarbeidet med andre kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt. Dette innebærer bl.a. å legge bedre til rette for felles kontroller og utveksling av informasjon og kompetanse.

Statens vegvesen vil i 2017 arbeide videre med tiltak for økt målretting av kontrollene, herunder utvikling av et system for risikoklassifisering av transportforetak. Målet er i minst mulig grad å stanse kjøretøy uten feil og mangler, mens de som klassifiseres som risikoobjekter kontrolleres grundigere.

Økt etterlevelse av regelverket på trafikant- og kjøretøyområdet krever nødvendige hjemler for effektive sanksjoner mot brudd på vegtrafikk-lovgivningen. Lover og forskrifter som bl.a. gir muligheten for å sanksjonere mot transportforetak og transportkjøper, og ikke kun sjåføren av hver transport, er under utarbeidelse. Dette gir ytterligere anledning til å foreta beslag for kontrollmyndigheten. Trygg trailer er et samarbeids-

prosjekt mellom Statens vegvesen og transportnæringen for å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten for tunge kjøretøy i Norge. Dette har blitt godt mottatt av næringen. Statens vegvesen vil evaluere prosjektet i 2017 med tanke på en videreføring og organisering.

Stikkprøver av periodiske kjøretøykontroller og tilsyn med omfang og innhold ved opplæringsinstitusjoner skal prioriteres som tidligere, samtidig med at krav fra EU krever økt tilsyn med fartsskriververksteder. Tilsynsvirksomheten skal bli mer målrettet, noe som medfører økt ressursbruk pr. tilsyn. Tilsynsområdet utvides i 2017 ved at Statens vegvesen blir tilsynsmyndighet for rettigheter for busspassasjerer, tilsyn med løyveutdanning og nytt regelverk om vilkårsparkeing. Dette omfatter både privat og offentlig parkeringsvirksomhet. I tillegg kan andre tilsynsoppgaver bli aktuelle.

Statens vegvesen viderefører kompetansehevede tiltak for eget personell. Dette vil i 2017 også omfatte tilsyns- og kontrollpersonell for å sikre at kvalifikasjonskrav som følge av nye direktiv om periodisk kjøretøykontroll og teknisk kontroll av nyttekjøretøy langs veg, er oppfylt innen 2018.

I 2016 har Statens vegvesen opprettet en egen enhet som skal styrke arbeidet med å forebygge og avdekke kriminell og samfunnsskadelig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. I 2017 prioriteres arbeidet med transportkriminalitet, juks innenfor trafikantområdet og ulovlige verksteder. Samarbeidet med øvrige etater og næringen vil videreutvikles og legger til rette for økt informasjonsutveksling.

Statens vegvesen utfører en rekke tjenester innen trafikant- og kjøretøyområdet slik som førerprøver, utstedelse av førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroll av tunge og lette kjøretøy i hall og registrering av kjøretøy. Flere av tjenestene har blitt eller vil bli selvbetjente slik at brukerne ikke lenger må møte fram på en trafikkstasjon for å få utført disse. Selvbetjeningsløsninger er et viktig virkemiddel for å effektivisere etaten og å yte bedre service til brukerne. Selvbetjente løsninger blir godt mottatt av brukerne og bidrar til økt tilgjengelighet og likebehandling av innbyggerne. I 2017 vil videre utvikling og drift av selvbetjeningsløsninger fortsatt prioriteres slik at tjenestene blir enklere og mer tilgjengelige. Videre er det i 2017 et mål å øke andelen som benytter seg av de ulike løsningene.

For å kunne effektivisere og gjøre det lettere for brukerne vil Statens vegvesen sammen med Helsedirektoratet og Politidirektoratet gå gjen-

nom etatenes samhandling i førerkortsaker. Som følge av flere eldre med førerkort vil antall kjørevurderinger øke i 2017. Disse vurderingene er mer ressurskrevende og kommer i tillegg til de vanlige førerprøvene.

Føreropplæringsmodellen fra 2005 er evaluert og justert i alle førerkortklasser. Endringene blir iverksatt fra 1. januar 2017. Det vil bli gjort mindre endringer og tilpasninger i alle førerkortklasser, og noe skjerpede krav til opplæring for lett motorsykkel og snøscooter på bakgrunn av ulykkesutviklingen. Føreropplæringen har vist seg å være et viktig bidrag til å redusere ungdomsulykkene. God og oppdatert kompetanse hos trafikklærerne er avgjørende for å få føreropplæringsmodellen til å virke som forutsatt. Statens vegvesen vil derfor, i tillegg til å bidra til god implementering av den reviderte opplæringen, arbeide for å vurdere obligatorisk etterutdanning for trafikklærere.

I tillegg vil Statens vegvesen i 2017 se på revidering av bl.a. regelverket for tungtransport som følge av økt bruk av modulvogntog. Det internasjonale regelverket for godkjenning av kjøretøyer er i stadig utvikling. EU har foreslått endringer i typegodkjenningsregelverket for å gjøre nye kjøretøy sikrere og mer miljøvennlige, og for å gjøre typegodkjenningssystemet mer robust mot juks, misbruk og utilsiktet tilpasning. Statens vegvesen vil i 2017 starte forberedelsene til å implementere dette regelverket i Norge.

Kampanjer

Statens vegvesen vil videreføre gjeldende strategi for trafikksikkerhetskampanjer. Den innebærer at det satses på et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år. Kampanjene skal rette seg mot de mest alvorlige ulykkene der en kampanje som tiltak, vil kunne ha effekt. Kampanjene evalueres fortløpende, og evalueringene brukes til justering og som grunnlag for å vurdere hvilke kampanjer som til enhver tid gjennomføres. De siste årene har bilbelte, fart og samspill mellom bilist og syklist vært hovedtema. I løpet av høsten 2016 vil kampanjetemaene som skal gjelde i perioden 2017–2020, bli gjennomgått.

Autosys

Statens vegvesen arbeider med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret–Autosys. De delene av prosjektet som gjelder førerkort, er allerede gjennomført og satt i drift. Nå gjenstår å erstatte kjøretøydelen av systemet.

Samferdselsdepartementet redegjorde i Prop. 1 S (2012–2013), Prop. 156 S (2012–2013), Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 97 S (2013–2014) om forsinkelse, økte kostnader og videre arbeid og kvalitetssikring av prosjektet. Endelig revidert KS2-rapport av gjenstående deler av prosjektet, med forslag til ny styrings- og kostnadsramme, forelå i 2015. I Prop. 1 S (2015–2016) ble det gitt en omtale av det videre arbeidet i prosjektet med forslag til en kostnadsramme for hele prosjektet på 1 810 mill. 2016-kr, basert på kvalitetsikrer sine anbefalinger. Videre ble det redegjort for at det er brukt om lag 650 mill. kr på leveransene på førerkortområdet som allerede er gjennomført og satt i drift. Gjenstående leveranser har en kostnadsramme på 1 172 mill. kr og en styringsramme på 1 007 mill. kr.

Etter dette har Statens vegvesen startet opp arbeidet med å erstatte det gamle motorvognregisteret med tillegg av ny funksjonalitet. Statens vegvesen har i 2016 arbeidet med å velge leverandør og oppstartsaktiviteter for det gjenstående arbeidet.

Basert på erfaringene fra tidligere er prosjektet nå delt opp i to uavhengige hovedleveranser, en for godkjenning og en for registrering av kjøretøy. Den siste er igjen splittet opp i ytterligere delleveranser. Dette gjøres for å kunne ha løpende kontroll, styring og kvalitetsvurdering på mindre og håndterbare leveranser når det gjelder kostnad, omfang og tid. Leveransene settes i drift etter hvert som de blir ferdige. Statens vegvesen har i de senere årene vært opptatt av eierstyring, og har i Autosysprosjektet lagt vekt på å videreutvikle styringsgruppens kompetanse innenfor IKT-området, prosjektgjennomføringsmetodikk, kontraktsstrategier, gevinstrealisering og styringsmetodikk.

Prosjektet finansieres innenfor Statens vegvesens budsjett, og det foreslås 205,6 mill. kr til å videreføre arbeidet i 2017.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 519 mill. kr i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 165 mill. kr i bompenger.

E39 Klett–Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble satt i drift i juni 2005, samtidig som strekningen Øysand–Thamshamn ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2030. For 2017 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 184 mill. kr som forutsettes finansiert med 149 mill. kr i statlige midler og 35 mill. kr i bompenger.

E39 Lyngdal–Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i august 2006 samtidig som strekningen Handeland–Feda ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2031. For 2017 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 157 mill. kr som finansieres med statlige midler.

E18 Grimstad–Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble satt i drift i august 2009 samtidig som strekningen ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2034. For 2017 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 343 mill. kr som forutsettes finansiert med 213 mill. kr i statlige midler og 130 mill. kr i bompenger.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 14 581,8 mill. kr i 2017. I bevilgningen inngår 127,9 mill. kr i premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Ekskl. premiebetaling til Statens pensjonskasse vil 91,1 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter fire år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 6 110 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabell 5.2 viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2017 sammenliknet med den økonomiske rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter fire år.

Tabell 5.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2017, post 30

	Mill. 2017-kr.		
	Gjennom- snittlig NTP- ramme pr. år for 2014–2017	Forslag 2017	Oppfølging ift. NTP 2014–2017 i pst.
Store prosjekter	8 568,2	8 640,8	92,6
Programområder:			
– <i>bymiljøavtaler</i>	846,3	200,0	14,4
– <i>utbedringstiltak</i>	643,3	353,6	87,3
– <i>tiltak for gående og syklende</i>	643,3	477,0	82,4
– <i>trafiksikkerhetstiltak</i>	1 140,2	551,1	72,2
– <i>miljø- og servicetiltak</i>	181,9	78,1	54,5
– <i>kollektivtrafikk og universell utforming</i>	135,4	97,6	71,0
Sum programområder	3 590,4	1 757,4	62,2
Fornyning	964,0	1 935,7	123,6
Planlegging og grunnerverv m.m.	1 017,1	1 450,0	136,2
Sum rutefordelte midler	14 139,7	13 783,9	90,1
Ikke rutefordelte midler:			
– <i>Nasjonale turistveger</i>		180,0	
– <i>kjøp av reservebrumateriell</i>		20,5	
– <i>ferjefri E39</i>		30,8	
– <i>etatsutgifter</i>		388,7	
– <i>forskning og utvikling</i>		50,0	
Sum ikke rutefordelte midler	585,0	670,0	114,4
Sum post 30	14 724,7	14 453,9	91,1

Aktivitetsnivået for investeringene er høyt ved inngangen til 2017. Som følge av betydelige bindinger for å sikre rasjonell anleggsdrift av vedtatte store prosjekter, vil rammen i hovedsak gå til å sikre rasjonell gjennomføring av allerede igangsatte prosjekter. Det er likevel funnet rom for å prioritere midler til forberedende arbeider på enkelte nye store prosjekter i 2017. Innenfor rammen prioriteres fornyingstiltak høyt. Innenfor programområdene er det også store bindinger på igangsatte tiltak, og rammen til programområdene benyttes i stor grad til å dekke utgifter til dette. Det er imidlertid funnet rom for å starte opp enkelte nye tiltak, i hovedsak tilrettelegging for gående og syklende og trafiksikkerhetstiltak. Som følge av regjeringens tiltakspakke mot ledighet foreslås det

100 mill. kr til tiltak for gående og syklende på Sør- og Vestlandet. Det er foreslått 200 mill. kr i statlig bidrag til bymiljøavtaler.

Store prosjekter

Det foreslås 8 640,8 mill. kr til store prosjekter i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 5 710 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Følgende prosjekter med kostnad over 100 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2017:

- Rv 110 Ørebekk–Simo i Østfold
- E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold

- Rv 4 Lunner grense–Jaren inkl. Lygna sør i Oppland
- E18 Bommestad–Sky i Vestfold
- E39 Hove–Sandved i Rogaland
- Rv 509 Sømmevågen i Rogaland
- Rv 509 Sømmevågen–Sola skole i Rogaland
- E6 Sørkjosfjellet i Troms.

Tabell 5.3 viser prosjekt med en kostnadsramme over 500 mill. kr som er prioritert med statlige midler til anleggsstart i 2017, jf. også forslag til ro-
mertallsvedtak.

Tabell 5.3 Prosjekter med kostnadsramme over 500 mill. kr med anleggsstart i 2017

	Kostnadsramme mill. kr	Oppstart	Planlagt ferdig
E39 Bjørset–Skei, Sogn og Fjordane ¹	846	Februar 2017	2019

¹ I Prop. 1 S (2015–2016) er det prioritert midler til anleggsstart i 2016, med forbehold om gjennomføring av ekstern kvalitetssikring.

Det er lagt til grunn statlige midler til følgende prosjekter med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging:

- E39 Rogfast i Rogaland
- E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud.

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

Det er videre avsatt midler til forberedende arbeider i 2017 på OPS-prosjektene:

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

Programområdene

Det foreslås 1 757,4 mill. kr til tiltak innenfor programområdene i 2017. Av dette er 100 mill. kr knyttet til regjeringens tiltakspakke mot ledighet. Det er funnet rom for å starte opp enkelte nye tiltak, bl.a. tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak.

I tillegg er det lagt til grunn om lag 360 mill. kr i ekstern finansiering.

Ved inngangen til 2017 er det store bindinger og et høyt aktivitetsnivå. Store deler av rammen vil derfor gå til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede igangsatte prosjekter.

Nedenfor omtales prioriteringene innenfor de ulike programområdene.

Bymiljøavtaler

Bymiljøavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges, skal bi-

dra til å sikre bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Rammeverket for avtalene er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, og ytterligere konkretisert i brev av 2. juni 2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.

Forhandlingene om bymiljøavtaler ledes av Statens vegvesen. Avtalene skal utformes slik at tiltak og innsats for alle parter har samme konkretisering- og detaljeringsnivå, og lokale myndigheters økonomiske forpliktelser skal fremgå på samme måte som statens.

Staten har åpnet for å inngå bymiljøavtaler for de ni byområdene Osloregionen, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glommaregionen og Tromsø.

En bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten ved Samferdselsdepartementet ble inngått i september 2016. Det pågår forhandlinger om en bymiljøavtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at forhandlinger med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune og de fire kommunene på Nord-Jæren og Rogaland fylkeskommune kan starte opp raskt. Forhandlinger med de øvrige fem byområdene vil skje etter den kommende rulleringen av Nasjonal transportplan.

Det foreslås bevilget 200 mill. kr til bymiljøavtaler i 2017 over kap. 1320 post 30. Midlene skal benyttes til kollektivfelt, holdeplasser og gang- og sykkelveger og eventuelle andre statlige programområdetiltak i byområder med bymiljøavtale. Forhandlingen mellom byområder og tiltak må skje når det foreligger nærmere avklaringer.

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

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

Utbedringstiltak

Det foreslås 353,6 mill. kr til utbedringstiltak i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 127 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er bl.a. prioritert midler til å finansiere resten av utbyggingen av E134 på strekningen Grungedal–Grunge kirke, inkludert refusjon til Vinje kommune og Telemark fylkeskommune. Videre prioriteres midler til å videreføre utbedringen av rv 94 på strekningen Skaidi–Arisberg i Finnmark og en rekke utbedringstiltak på rv 83 i Troms som en del av Vegpakke Harstad. I tillegg videreføres utbedringen av Førre bru på E14 i Nord-Trøndelag.

Tiltak for gående og syklende

Det foreslås 477,0 mill. kr, herav 100 mill. kr gjennom Regjeringens sysselsettingspakke, til tiltak som legger til rette for gående og syklende i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 191 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er prioritert midler til å starte byggingen av gang- og sykkelveg på strekningene Sandbakken–Skjeberg på fv 118 langs E6 i Østfold, Nyåskavegen–Eigerøy bru på rv 42 og Gismarvik–Aksdal på E39 i Rogaland samt på strekningene Nesttun–Skjold på E39, Gyldenpriskrysset–Carl Konowsgate på rv 555 og langs Eidfjordvatnet på rv 7 i Hordaland. Det legges til grunn midler til å videreføre utbyggingen av sykkelveg på strekningen Skjerpe–Krossmoen langs E39 i Rogaland og på delstrekningene Kløvi–Njøs og Fardal–Ylviså-

ker på rv 55 i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Ølen–Ølensvåg på E134 i Rogaland, Minde allé–Fabrikkgaten på E39 i Bergen og til rv 93 Salkobekken–Øvre Alta i Finnmark.

Videre er det bl.a. prioritert midler til å videreføre bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Nor bru–Hjelle på rv 15/E39 i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres statlige midler og bompenger innenfor Miljøpakke Trondheim til å bygge gang- og sykkelveg på E6 Klett–Heimdal i Sør-Trøndelag. Det er prioritert bompenger innenfor Oslopakke 3 til å bygge gang- og sykkelveg langs E6 i Akershus på strekningen Kjellerholen–Hekseberg, på strekningen Veitvet skole–Grorud stasjon på rv 163 i Oslo og langs strekningen Nydalen–Storo på rv 150 i Oslo. I tillegg gjennomføres enkelte tiltak på rv 83 i Troms som en del av Vegpakke Harstad.

Det vises også til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås 551,1 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 31 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er prioritert midler til å starte byggingen av midtrekkverk på strekningen Skurve sør–Skurve nord på E39 i Rogaland. I tillegg prioriteres midler til å finansiere resten av utbyggingen av midtrekkverk på strekningen Tangen vest–Aust-Agder grense på E18 i Telemark, i Langerudbakken på rv 35 i Buskerud og på strekningen Tuft–Flatøy på E39 i Hordaland. Det prioriteres også midler til å videreføre byggingen av midtrekkverk på strekningen Vassmarka–Ronglan på E6 i Nord-Trøndelag.

Regjeringens satsing på vedlikehold, fornying og investering på riksvegnettet bidrar også positivt til trafikksikkerhet.

Miljø- og servicetiltak

Det foreslås 78,1 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2017.

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

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Det foreslås 97,6 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 8 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak benyttes til tiltak for å oppgradere holdeplasser og knutepunkter for å sikre bedret framkommelighet og tilgjengelighet for alle trafikanter. Det er bl.a. prioritert midler til refusjon til Hordaland fylkeskommune for utbyggingen av Busstasjonen i Bergen og kollektivfelt på rv 555 på strekningen Breiviksskiftet–Drotningstvik.

Fornyning

Det foreslås 1 935,7 mill. kr til fornyingstiltak i 2017.

Midlene vil i hovedsak benyttes til tiltak for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til å delfinansiere prosjektet E6 Helgeland sør i Nordland, og ulike fornyingstiltak på rv 94 på strekningen Skaidi–Arisberg i Finnmark.

I 2017 foreslås det prioritert om lag 1 775 mill. kr til fornyingstiltak i tunneler over post 30. I tillegg prioriteres vedlikehold av tunneler over post 23. Det er prioritert midler til større tiltak i en rekke tunneler, bl.a.:

- Tåsen- og Granfosstunnelen på rv 150 i Oslo
- Bryns-, Ekeberg- og Svartdalstunnelene på E6 i Oslo
- Fosskolltunnelen på E18 i Buskerud
- Hanekleiv-, Hillestad-, Løken- og Botnetunnelene på E18 i Vestfold
- Kirkeheitunnelen på E39 i Vest-Agder
- Bømlafjord-, Masfjord- og Mundalsberggtunnelene på E39 i Hordaland
- Gudvanga- og Flenjatunnelene på E16 i Sogn og Fjordane
- Innfjord-, Måndals- og Hjelviktunnelene på E136 i Møre og Romsdal
- Ellingsøy- og Valderøytunnelene på rv 658 i Møre og Romsdal
- Korgfjell-, Finneidfjord-, Nettet-, Illhølia-, Saksenvik- og Kvænflågettunnelene på E6 i Nordland
- Tromsøysundtunnelen på E8 i Troms

Med unntak av Ekeberg- og Svartdalstunnelene på E6 i Oslo er dette videreføring av prosjekter. Det er rasjonelt å prioritere Ekeberg- og Svartdalstunnelene i 2017, da disse tunnelene uansett må stenges i en periode pga. arbeidene med Follobanen.

Planlegging og grunnverv m.m.

Det foreslås 1 450 mill. kr til planlegging og grunnverv m.m. i 2017. I tillegg er det lagt til grunn 44 mill. kr i ekstern finansiering.

Planleggingsmidlene vil benyttes til å legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan 2014–2023 og legge grunnlaget for framtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak. Planleggingsoppgavene er varierte og inkluderer arbeid med konseptvalgutredninger, kommunedelplanlegging/reguleringsplanlegging av større investeringsprosjekter og planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende vegnett.

Midlene til grunnverv vil benyttes til grunnverv som skjer før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær framtidige veglinjer og ev. til erverv av kompensasjonsområder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres til vegformål. Store deler av midlene til grunnverv vil nyttes til E18 Vestkorridoren i Akershus.

Ikke rutefordelte midler

Det foreslås 670 mill. kr til ikke rutefordelte midler i 2017.

Det foreslås 50 mill. kr til forskning og utvikling på post 30. Forskning og utvikling omtales samlet under *Andre saker*. Videre settes det av 20 mill. kr til kjøp av reservebrumateriell, jf. omtale under *Andre saker*.

Nasjonale turistveger

Det foreslås 180 mill. kr til Nasjonale turistveger i 2017.

Nasjonale turistveger omfatter 18 vegstrekninger med en samlet veglengde på 2 059 km. Ved inngangen til 2017 vil 144 av i alt 245 tiltak være gjennomført, bl.a. 6 av 10 særskilte attraksjoner. Målet er at Nasjonale turistveger skal være fullført i 2023.

Reiseliv er Norges tredje største næring og med natur som sitt viktigste fundament. Satsingen på Nasjonale turistveger vil styrke det norske reiselivsproduktet med en særegen attraksjon der kombinasjonen av landskap, kjøretur, arkitektur

og kunst frister bilturister til å benytte Norge som sitt feriemål. Samarbeidsavtaler med alle berørte fylkeskommuner skal sikre god drift, vedlikehold og forvaltning av de 18 strekningene.

Tiltakene som planlegges fullført i 2017, er Bukkekjerka på Andøya, Ureddplassen på Helgelandskysten, Skreda i Lofoten, Ostasteidn i Ryfylke som bygges med fylkeskommunale midler og Flye 1389 på Valdresflye der fylkeskommunen og kommunen deltar i spleiselaget med om lag 15 mill. kr.

Vøringsfossen ved Nasjonal turistveg Hardangervidda er en av Norges mest profilerte turistattraksjoner. Området rundt fossen har store mangler når det gjelder sikring, tilrettelegging og visuelle kvaliteter. Første etappe ved Fossli hotell ble startet opp med lokale midler i 2015 og skal stå ferdig i 2017. Samtidig starter arbeidet med en trappebru som forbinder Fossli og Fossetromma, med mål om å være klar til bruk i turistsesongen 2018. Hele anlegget skal etter planen stå ferdig i 2020.

Basert på lokalt finansieringsbidrag fra Oppland fylkeskommune og Vågå kommune vil planleggingen av reiselivskonet Gjende bli videreført og nødvendig grunnverv gjennomført i 2016, slik at arbeidet med attraksjonen kan startes opp i 2017. I tillegg er det lagt til grunn oppstart for prosjektene Jøl bru som en del av Gamle Strynefjellsvegen, Brunstranda i Lofoten og Husøya på Senja.

Felles etatsutgifter

Det foreslås 390 mill. kr til de felles etatsutgifter for Vegdirektoratet som dekkes innenfor post 30 i 2017. Dette omfatter bl.a. arbeid med:

- Utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføringen av prosjekter

- Utvikling av normaler og retningslinjer for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter
- Styring av investeringsbudsjettet
- Faglig utvikling og kompetanseheving
- Faglig støtte til enhetene som gjennomfører investeringsprosjektene.

Ferjefri E39

Det foreslås 30,8 mill. kr til forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssinger og samfunnsutvikling, jf. omtale om *Forskning og utvikling* under *Andre saker*.

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

Post 31 Skredsikring riksveger

Det foreslås bevilget 659,0 mill. kr til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2017. Med dette vil 89,5 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter fire år.

Tabell 5.4 viser prosjekter med en kostnadsramme over 500 mill. kr som er prioritert med statlige midler til anleggsstart i 2017, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tabell 5.4 Prosjekt med kostnadsramme over 500 mill. kr med anleggsstart i 2017

	Kostnadsramme mill. kr	Oppstart	Planlagt ferdig
Rv 13 Vik–Vangsnes i Sogn og Fjordane	668	November 2017	2021

Innenfor rammen prioriteres midler til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. I tillegg til midler til anleggsstart for prosjektet rv 13 Vik–Vangsnes i Sogn og Fjordane er det funnet rom for midler til forberedende arbeider for prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark med sikte på anleggsstart i 2018.

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

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 277,9 mill. kr som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Ordningen ble inn-

ført 1. juli 2014, jf. Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompensierende tiltak)*. Tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringsvirksomhet som bruker veg.

Innenfor rammen prioriteres 30 mill. kr til oppstart av en rekke ITS-tiltak på E8 i Skibotn. Tiltakene vil bli gjennomført i samarbeid med finske vegmyndigheter og vil gi bedre forutsigbarhet og regularitet for næringslivets transportvirksomhet på E8.

Innenfor rammen prioriteres om lag 135 mill. kr til å videreføre prosjektet rv 77 Tjernfjellet i Nordland. Anleggsarbeidene startet i januar 2016 mot tidligere forutsatt i oktober 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019, mot tidligere forutsatt i 2018. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 7).

Videre vil om lag 100 mill. kr benyttes til å utbedre flere mindre flaskehalsar i Nordland, Troms og Finnmark.

Av rammen vil om lag 11 mill. kr benyttes til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift knyttet til ferjedriften.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 10 mill. kr i 2017.

Bevilgningen vil benyttes til å videreføre etappen som omfatter nytt lokalt vegsystem i området. De gjenstående delene av utbyggingen av Dronning Eufemias gate ble åpnet for trafikk i 2015, mens Bispegata er ventet åpnet for trafikk i 2018/2019 mot tidligere forutsatt i 2017/2018. Det vises til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet* (korridor 3).

Post 36 E16 over Filefjell

For å sikre rasjonell framdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger foreslås det bevilget 508,1 mill. kr i 2017.

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

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

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

Post 37 E6 vest for Alta

For å sikre rasjonell framdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger foreslås det bevilget 328,7 mill. kr i 2017.

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

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

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

Bompenger, forskudd og refusjoner

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

I 2015 ble det stilt til rådighet om lag 8 890 mill. kr i ekstern finansiering til å bygge riksveger, fordelt med om lag 7 770 mill. kr i bompenger, 930 mill. kr i forskudd og 190 mill. kr i tilskudd. Dette er om lag 1 mrd. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2014–2015), i hovedsak fordi mindreforbruk av

bompenger og forskudd tidligere år ble tatt ut i 2015 og nye avtaler ble inngått i 2015.

For 2016 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 10 240 mill. kr, hvorav bompenger utgjør om lag 9 125 mill. kr. Dette er om lag 700 mill. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2015–2016). Økningen skyldes at mindreforbruk av bompenger og forskudd tidligere år blir tatt ut i 2016.

For 2017 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 8 500 mill. kr. Av dette utgjør om lag 130 mill. kr forskudd, om lag 75 mill.

kr tilskudd og om lag 8 300 mill. kr bompenger, herav 2 225 mill. kr til Nye Veier AS. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprojekter i 2017. Hvor stort omfanget av ekstern finansiering vil bli i 2017 avhenger bl.a. av prosjekter som ennå ikke er behandlet av Stortinget.

I tabell 5.5 gis en oversikt over bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2002–2015, prognoser for 2016 og anslag for 2017, fordelt på riks- og fylkesveger, og innbetalte bompenger totalt i årene 2002–2015.

Tabell 5.5 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

År	Mill. 2017-kr			
	Bompenger stilt til disposisjon riksveg	Bompenger stilt til disposisjon fylkesveg (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon totalt	Innbetalte bompenger – totalt
2002	2 472	0	2 472	4 752
2003	3 154	0	3 154	4 857
2004	3 383	0	3 383	5 293
2005	4 609	34	4 643	5 933
2006	4 914	17	4 931	5 581
2007	5 422	1	5 423	5 265
2008	6 821	32	6 853	5 898
2009	7 932	121	8 053	6 786
2010 ¹	5 483	4 319	9 802	7 355
2011	5 663	4 415	10 078	7 661
2012	7 977	4 289	12 266	8 283
2013	8 428	5 049	13 477	9 193
2014	9 312	4 832	14 144	9 207
2015	7 770	3 830	11 600	9 579
2016 Prognose ²	³ 9 125	4 200	13 325	
2017 Anslag ²	³ 8 300	2 500	10 800	

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

² Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2016 og anslag for 2017 foreligger ikke.

³ Inkl. bompenger til Nye Veier AS med 205 mill. kr i 2016 og 2 225 mill. kr i 2017.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkesvegnettet i 2017 er det lagt til grunn at om lag 900 mill. kr vil gå til kollektivtrafikktiltak. Av dette vil om lag 250 mill. kr til Bergensprogrammet gå til byggetrinn 2 og 3 på Bybanen. Om lag

650 mill. kr vil gå til investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3, bl.a. til forberedende arbeider for Fornebu-banen. Oppgradering av skinnegang og stasjoner for T-bane og trikk inngår her også.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesveg på 2,5 mrd. kr i 2017 er det forutsatt om lag 800 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 9,1 mrd. 2015-kr i bompenger på riks- og fylkesveger i 2015. Dette er nominelt om lag 600 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2016 var 77 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt bygd. Siden 1. januar 2015 er det vedtatt 11 nye prosjekter, og to prosjekter er vedtatt utvidet. I samme periode er tre bompengeprosjekter avviklet. Det er ventet at ytterligere tre bompengeprosjekter vil bli avviklet i 2016.

Bompengereformen

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

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

- Fem regionale bompengeselskap skal stå for bompengeneinnkrevingen i fremtiden
- Utstederrollen skal skilles fra de regionale bompengeselskapene
- Rolle- og ansvarsdelingen i sektoren skal vurderes i lys av ny organisering
- Ny takst- og rabattstruktur skal legges til grunn for nye bompengeprosjekter. For eksisterende prosjekter skal omleggingen være basert på lokalpolitisk tilslutning
- Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

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

Fem regionale bompengeselskap skal stå for bompengeneinnkrevingen

Det er lagt til grunn at fylkeskommunene i samarbeid skal etablere de fem regionale bompengeselskapene som skal stå for bompengeneinnkrevingen i fremtiden. Fylkeskommunene er nå i gang med å etablere regionale bompengeselskaper, og alle fem selskapene vil trolig være etablert i løpet av

2016. Utkast til nytt avtaleverk til erstatning for dagens bompenggeavtale er sendt på høring og planlegges ferdigstilt i løpet av høsten 2016. Avtaleverket omfatter en overordnet bompenggeavtale mellom staten ved Samferdselsdepartementet og det enkelte regionale bompengeselskap. Denne avtalen fastsetter de generelle rammebetingelsene ved omorganiseringen slik disse er presentert for Stortinget. For hvert enkelt prosjekt skal det inngås en prosjektavtale med Statens vegvesen ved Vegdirektoratet, samt en finansieringsavtale med Statens vegvesen ved Vegdirektoratet eller med Nye Veier AS for prosjekter i deres portefølje. De overordnede føringene for bompengeneinnkrevingen (kostnadseffektiv innkreving, brukervennlighet, ikke kryssubsidiering, non-profit selskap, tilrettelegging for statlig oppfølging mv.) legges til grunn i avtaleverket.

Videre er det under utarbeidelse et sett med overordnede måleindikatorer (KPIer) som de regionale selskapene vil bli målt og evaluert i forhold til.

Det forutsettes at alle nye bompengeprojekt etter at de nye selskapene er etablert og operative, legges til et av de nye bompengeselskapene, jf. Meld. St. 25 (2014–2015). For eksisterende prosjekt er det i utgangspunktet lagt opp til at tilknytning til de regionale bompengeselskapene er frivillig. Det forventes at flertallet av dagens selskaper vil inngå i den nye regionale strukturen. I en periode vil det likevel være et antall selskap som står utenfor de regionale selskapene. Svinesundforbindelsen AS holdes utenfor reformen. Dette er et fellesprosjekt mellom norske og svenske myndigheter og reguleres av en egen avtale.

Utstederrollen skal skilles fra de regionale bompengeselskapene

Stortinget har gjennom sin behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) gitt tilslutning til at utstederrollen skilles fra rollen som operatør/bompengeselskap.

Meld. St. 25 (2014–2015) beskriver at utskilning av utstederfunksjonen fra bompengeselskapene kan tenkes gjennomført på ulike måter:

- Etablering av en nasjonal utsteder/et sett av regionale utstedere
- Etablering av en nasjonal utsteder/et sett med regionale utstedere + kommersielle utstedere
- Bare kommersielle utstedere.

Når det gjelder regionale utstedere, vil det være opp til fylkeskommunene om de ønsker å drive utstedervirksomhet eller ikke. Hvorvidt de vil øn-

ske det, vil bl.a. avhenge av rammebetingelsene som skal utarbeides for en uavhengig utstederfunksjon. Det samme gjelder for eventuelle privateide selskaper som skal vurdere om de ønsker å etablere utstedervirksomhet i Norge. Det arbeides nå med å definere overordnede rammevilkår for utstederrollen med tilhørende forskrift. Utkast til overordnede rammevilkår skal etter planen være klare for høring i løpet av 2016. Fylkeskommunene må på bakgrunn av rammevilkårene ta stilling til om de ønsker å stå som eiere av de nye uavhengige utstederselskapene når de skal skilles fra de regionale bompengeselskapene.

En rekke forhold krever regulering gjennom forskrift og avtaler mellom aktørene for å skape et velfungerende fremtidig marked for utstedertjenester, for eksempel vilkår for å bli godkjent og operere som utsteder i det norske markedet, fastsettelse av utstedergodtgjørelse, vilkår for inngåelse av avtaler om levering til alle operatører i landet m.m. Utkast til forskrift og avtalesett planlegges sendt på høring i løpet av første kvartal 2017.

Rolle- og ansvarsdelingen i sektoren skal vurderes i lys av ny organisering

Den vedtatte omorganiseringen tilsier i utgangspunktet en endring av rolle- og oppgavefordelingen i sektoren som helhet. Med utgangspunkt i den nye organiseringen – der fem permanente, regionale bompengeselskap har ansvaret for bompengeneinnkrevningen og utsteder blir en ny aktør i bransjen – arbeides det nå med å revurdere ansvarsdelingen i sektoren. I dette arbeidet vil det bli vurdert hvordan roller og ansvar endres og hvem som bør ivareta både eksisterende og nye oppgaver i fremtidens bompengesektor.

En side av dette, den tekniske infrastrukturen knyttet til bompengeneinnkrevningen, herunder IT-systemer, vegkantutstyr (portaler, kamera, antenner mv.) og AutoPASS-brikker, har Statens vegvesen tradisjonelt tatt et stort operativt ansvar for. Når bompengeselskapene blir større, færre og mer profesjonelle, er det naturlig å overføre hele eller deler av dette ansvaret til bompengeselskapene. Framtidig ansvarsfordeling må samtidig sikre enhetlig og effektiv bompengeneinnkreving. Det må også sørges for en fungerende bompengeneinnkreving for eksisterende selskap som velger å stå utenfor den nye regionale strukturen frem til avvikling.

Samferdselsdepartementet legger opp til en helhetlig tilnærming til fremtidig ansvarsdeling i bompengesektoren, samtidig som både Statens vegvesens og fylkeskommunene bidrar med sine

innspill og vurderinger. Arbeidet med å vurdere ny oppgave og ansvarsdeling på kort og lang sikt vil foregå utover høsten 2016 i dialog med relevante aktører.

Ny takst- og rabattstruktur skal legges til grunn

Gjennom behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2/ Innst. 13 S (2015–2016) har Stortinget sluttet seg til regjeringens forslag om å innføre et ny takst- og rabattstruktur for bompengeprojekter. I det nye systemet legges det opp til en standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. Formålet er å legge til rette for en mer effektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving. Den generelle rabattsatsen økes fra 10 til 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 (under 3 500 kg og M1-kjøretøy) som er utstyrt med brikke og gyldig avtale. Som følge av innføringen av obligatorisk brikke for tunge kjøretøy, legges det ikke opp til brikkerabatt for øvrige kjøretøy over 3 500 kg. For prosjekter som er lagt fram for Stortinget etter 6. november 2015, er rabattene fastsatt i tråd med det nye systemet. For prosjekter som er behandlet av Stortinget før dette tidspunktet, betinger omlegging til det nye rabattsystemet tilslutning fra lokalpolitiske myndigheter.

En slik standardisering av rabattstruktur og fjerning av lokale særordninger er avgjørende for å kunne ta ut potensialet for mer kostnadseffektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving som ligger i bompengereformen. Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen starte et arbeid med sikte på å få på plass en omlegging av rabattsystemet for alle prosjekter. Totalt er det 44 bompengeprojekter som er aktuelle for omlegging til det nye systemet, og 15 fylkeskommuner og anslagvis 80–120 kommuner vil bli berørt av omleggingen. Statens vegvesen er i gang med å etablere dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner om hvordan det nye systemet kan implementeres. Parallelt arbeides det med få på plass faglige grunnlag for lokalpolitiske vedtak om omlegging for det enkelte prosjekt. Disse vil etter planen bli oversendt berørte kommuner og fylkeskommuner for behandling i løpet av høsten 2016/våren 2017.

Det er allerede gjennomført en endring av takstklassene. I det nye systemet skal personbiler, uavhengig av vekt, som er registrert i kjøretøygruppe M1, betale samme bompengetakst som lette kjøretøy under 3 500 kg. Kjøretøygruppe M1 inkluderer de fleste bobiler, campingbiler og enkelte andre større personbiler. Den nye ordningen for M1-kjøretøy trådte i kraft 4. april 2016.

Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Regjeringen har foreslått et tilskudd for å redusere bompengetakstene på 500 mill. kr utenfor de største byområdene. Tilskuddet beløper seg til 500 mill. kr årlig. Det er kun prosjekter som slutter seg til de nye regionale bompengeselskapene, og som legger om til ny takst- og rabattstruktur, som vil kunne få tilskudd. For nærmere beskrivelse av tilskuddsordningen, herunder kriterier for tildeling, vises det til kap. 1330, post 75.

Nye rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner

Regjeringen legger til grunn at finansieringsanalyser for bompengefinansierte vegprosjekter skal bygge på nøkterne forutsetninger. Finansieringsanalysene har en tidshorisont på om lag 20 år, og må derfor ta høyde for stor usikkerhet. Nøkternhet begrenser risikoen for at bompengeselskapene ikke skal kunne nedbetale sine lån som forutsatt. Samtidig er det viktig at bompengetakstene som bilistene må betale, ikke settes for høyt. Dette vil føre til at trafikkavvisningen blir større enn hva som er nødvendig.

Den beregningstekniske lånerenten er den renteforutsetningen Statens vegvesen legger til grunn for finansieringsanalysen ved vurdering og fremleggelse av bompengeprosjekter til lokalpolitisk behandling, ved fastsetting av takst i proposisjon og ved endelig takstvedtak. Den beregningstekniske renten har ligget godt over de rentene som tilbys til bompengeselskapene. Dette er en teoretisk rente, og det er den renten som selskapene faktisk betaler, sammen med en rekke andre faktorer, som er avgjørende for økonomien i prosjektet.

Ved å benytte en lavere beregningsteknisk rente oppnår man at finansieringsanalyser for bompengeprosjekter gir lavere estimerte rentekostnader. Dette gir grunnlag for lavere takster eller økt bompengebidrag. Av den grunn har det de siste årene stadig vært diskusjoner rundt nivået på den beregningstekniske renten i forbindelse med politisk behandling av bompengesaker. Bl.a. med bakgrunn i Stortingets anmodningsvedtak nr. 71 (Innst. 2 S (2015–2016)) har regjeringen gått igjennom rutinene for håndtering av usikkerhet i finansieringsanalyser for bompengeproposisjoner, herunder fastsetting av beregningsteknisk rente. Regjeringen foreslår endrede rutiner.

Den beregningstekniske lånerenten har til nå blitt fastsatt av Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet basert på en skjønsmessig vurde-

ring av rentenivå og usikkerhetslementer i bompengeprosjekter. Basert på bl.a. føringer fra Stortinget legges det vekt på at finansieringsplanene skal bygge på nøkterne forutsetninger der det tas høyde for usikkerhet langt fram i tid. Det er totaliteten i finansieringsplanene som er vektlagt, og det er ikke konkret beregnet påslag på markedsrente for usikkerhet/risiko. De siste årene har det i hovedsak blitt benyttet en beregningsteknisk rente på mellom 5,5 og 6,5 pst. i prosjekter uten rentebinding. Det er også lagt til grunn 2,5 pst. prisstigning som gir en realrente på mellom 2,9 og 3,9 pst.

Usikkerheten i finansieringsplanene for prosjekter håndteres i dag ved hjelp av følsomhetsanalysen. Følsomhetsanalysen er en del av beslutningsgrunnlaget både lokalt og sentralt. Resultatene av følsomhetsanalysen inngår i den eksterne kvalitetssikringen (KS2). Den beregningstekniske renten har som regel ligget høyere enn det den risikofrie renten med påslag for renteusikkerhet skulle tilsi. Usikkerhetspåslaget har således også fungert som en buffer for usikkerhetsfaktorer som ikke blir fanget opp på annen måte i planprosessen.

Alle bompengeprosjekter har en lokalpolitisk forankring, og lokale myndigheter garanterer som hovedregel for bompengeprosjektets låneopptak. De fleste bompengeprosjekter blir avvirket i tråd med det som er lagt til grunn i stortingsproposisjonene.

De nye rutinene innebærer et tydeligere skille mellom fasene før og etter stortingsbehandling med en større buffer i tidlig planfase. For lav rente på dette tidspunktet vil kunne føre til at man overvurderer bompengepotensialet. Til nå har eventuelle gevinster ved lavere faktisk lånerente i all hovedsak kommet trafikantene til gode i form av kortere innkrevningstid. De nye rutinene legger opp til en mer aktiv prosess, hvor takstene revurderes i flere omganger etter hvert som usikkerheten reduseres.

Til og med stortingsbehandling

Renten skal ha en buffer for usikkerhet i renteutviklingen over en lang tidsperiode, samt sikre at lønnsomhetsbetraktningene for prosjektet er robuste.

- Det legges til grunn en nøktern beregningsteknisk rente som fastsettes av Statens vegvesen. Renten skal ta høyde for usikkerhet om renteutvikling, trafikkprognoser og utbyggingskostnader. Per i dag settes renten til 5,5–6,5 pst.

- Usikkerheten beskrives gjennom et pessimistisk og et optimistisk alternativ i tillegg til basisalternativet. Det pessimistiske alternativet skal gi svært stor sikkerhet for at prosjektet blir nedbetalt innenfor en forlenget bompengerperiode på 5 år og 20 pst. takstøkning.

Etter stortingsbehandling

Gjennom stortingsbehandlingen er rammene for prosjektet gitt når det gjelder kostnader, takst, innkrevingsperiode og mulighetene for forlenget innkreving og økt takst.

Takstvedtak før innkrevingen starter

På dette tidspunktet vil bompengeselskapet ha informasjon om lånebetingelser og samlet gjeld. Videre vil prosjektets utbyggingskostnad oftest være kjent.

- Statens vegvesen fatter takstvedtak. Takstfastsettelsen skjer basert på Stortingets behandling, men det gjennomføres oppdaterte vurderinger av økonomien i prosjektet. Det tas høyde for usikkerhet om trafikkutvikling og renteutvikling.
- Statens vegvesen kan endre takster sammenliknet med det som lå til grunn i bompengerproposisjonen, innenfor de rammene som framkommer av denne og etter forutgående fylkeskommunal behandling og tilslutning fra lånegarantister.

Oppdaterte vurderinger ett til to år etter innkrevingen er igangsatt

På dette tidspunkt vil trafikken i bomstasjonene i åpningsåret være kjent og hvordan trafikken fordeles seg mellom tunge og lette kjøretøyer og ulike fritak og rabatter.

- Etter ett til to år oppdateres analysene, og det foretas nye vurderinger av takstnivået og forventet nedbetalingstid, herunder grunnlaget for redusert takst. Det tas høyde for trafikkutvikling og renteutvikling ved justering av takster.
- Statens vegvesen kan endre takster sammenliknet med det som lå til grunn i bompengerproposisjonen, innenfor de rammene som framkommer av denne og etter forutgående fylkeskommunal behandling og tilslutning fra lånegarantister.

Bruk av gjennomsnittstakst

Et grep som skal bidra i retning av mer robuste finansieringsplaner, er bruk av gjennomsnittstakst i proposisjonene. Gjennomsnittstakst er her definert som gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Dvs. det er det som bilistene betaler i gjennomsnitt når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy. Regjeringen foreslår at gjennomsnittstaksten presenteres i proposisjonen til Stortinget og at det gis et anslag på hva det vil gi i grunntakster. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstene slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt. Muligheten til takstøkning på inntil 20 pst., som er standard i ordinære bompengerprosjekter, vil på samme måte ta utgangspunkt i gjennomsnittstaksten, ikke grunntaksten. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstøkning, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy.

Etter at oppdaterte vurderinger ett til to år etter innkrevingen er igangsatt, er resterende usikkerhet i finansieringsplanen i hovedsak knyttet til trafikkvekst og renteutvikling for ordinære bompengerprosjekter. Påslaget på renten skal ta høyde for den usikkerheten som ligger i renteutviklingen, mens mekanismen med takstøkning på inntil 20 pst. og forlenget innkreving med inntil 5 år er en buffer hvis selskapets økonomiske situasjon som følge av sviktende trafikk, økt rentebelastning eller kostnadsøkning opp til kostnadsrammen gjør det nødvendig.

De foreslåtte endringene kan gi rom for å justere ned takstene i forbindelse med at innkrevingen starter. Dette forutsetter imidlertid at det er lagt til grunn robuste finansieringsplaner i tidlig fase. Lavere takster som følge av lavere beregningsteknisk rente gir, alt annet likt, lengre nedbetalingstid, men også økt trafikk. Det er derfor vanskelig å konkludere generelt om nettoeffekten på finansieringskostnadene. For å oppnå lavere takst i eksisterende prosjekter vil det måtte utarbeides nye finansieringsplaner, fattes nye lokale vedtak og innhentes samtykke til å endre takstene fra Stortinget. Stortingets samtykke foreslås gjort ved en generell fullmakt. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til fullmakt.

Bømlopakken – takstøkning

Ved behandling av St.prp. nr. 78/Innst. S. nr. 343 (2008–2009) sluttet Stortinget seg til delvis bom-

pengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland (Bømlopakken). Dette er et prosjekt der gjennomsnittstakst ble lagt til grunn for finansieringsplanene. Ved sin behandling åpnet Stortinget for bruk av passeringstak på 75 passeringer per måned og timesregel. Statens vegvesen Vegdirektoratet fattet deretter, 29. januar 2013, takstvedtak for Bømlopakken med utgangspunkt i den grunntaksten som var anslått. Det ble samtidig lagt til grunn en vurdering etter ett driftsår, slik at bompengetakstene kunne justeres tidlig for å oppnå den gjennomsnittstaksten som ble lagt til grunn i St.prp. nr. 78 (2008–2009). Innkrevingen av bompenger startet 2. mai 2013. Til tross for at trafikkveksten har vært høyere enn det ble lagt til grunn i proposisjonen, har inntekstutviklingen vært negativ. Grunnen til dette er timesregelen i tillegg til høyere bruk av forskudd med 50 pst. rabatt og el-bil enn forutsatt. På bakgrunn av dette søkte Bømlo vegselskap AS Vegdirektoratet om tillatelse til å sette opp takstene for å oppnå den gjennomsnittstaksten som Stortinget sluttet seg til i St.prp. nr. 78 (2008–2009). Denne gjennomsnittstaksten var 52 2009-kr, prisjustert til 64 2016-kr. Den faktiske gjennomsnittstaksten i 2016 var kun 40 kr. For å oppnå gjennomsnittstaksten i St.prp. nr. 78 (2008–2009) har Vegdirektoratet økt takstene fra 65 til 80 kr for takstgruppe 1 og fra 130 til 160 for takstgruppe 2. De nye takstene ble gjort gjeldende fra 9. mai 2016 etter å ha vært til behandling hos lokale myndigheter.

Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2016 var på om-

lag 3,6 mrd. kr. Det er ventet at refusjonsforpliktelsene pr. 1. januar 2017 vil være om lag 3,4 mrd. kr.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2017 gis en fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede refusjonsforpliktelser ikke overstiger 3,5 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bindinger

Pr. 1. januar 2017 vil bindingene knyttet til fullføring av vedtatte prosjekter utgjøre om lag 46,8 mrd. kr. Om lag 33,4 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2017 vil bindingene pr. 31. desember 2017 utgjøre om lag 49 mrd. kr, hvorav om lag 27,2 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Dette omfatter også bompengeprojekter der det foreløpig ikke er lagt fram bompengeproposisjon, men der det er foreslått statlige midler i 2017. Inkl. refusjonsavtaler som forventes inngått før 2017, vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 29,8 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabell 5.6 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2017, budsjettforslag for 2017, bindinger ved inngangen til 2018, behov/bindinger i 2018 og 2019 og bindinger etter 2019.

Tabell 5.6 Statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2017

	Mill. 2017-kr					
	Bindinger pr. 01.01.2017	Forslag 2017	Bindinger pr. 01.01.2018	Behov 2018	Behov 2019	Bindinger etter 2019
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter		519,0	-	470	490	-
Post 30 Riksveginvesteringer	30 700	14 581,8	24 600	12 550	9 350	7 200
– store prosjekter	26 100	8 640,8	23 000	8 900	6 900	7 200
– programområdene	2 300	1 757,4	800	800	0	0
– fornying	2 300	1 935,7	800	600	200	0
– planlegging og grunnerverv	-	1 450,5	-	1 450	1 450	-
– ikke rutefordelte midler		797,9	-	800	800	-
Post 31 Skredsikring riksveger	1 240	659,0	1 940	760	670	510
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	10	10,3	0	0	0	0
Post 36 E16 over Filefjell	970	508,1	460	330	130	0
Post 37 E6 vest for Alta	510	328,7	180	180	0	0
Sum ekskl. refusjoner ¹	33 430	16 606,9	27 180	14 290	10 640	7 710
Vedtatte refusjonsforpliktelser ^{1 2}	3 400	-	2 600	900	300	1 400
Sum	36 830	16 606,9	29 780	15 190	10 940	9 110

¹ Refusjoner i 2017 er inkludert i foreslåtte rammer til de ulike postene.

² Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2017.

Samferdselsdepartementet

Tabell 5.7 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2

Prosjekt	Kostnads-ramme	Tildelt før 2017				Forslag 2017			Anslag 2018			Anslag etter 2018					
		Prognose for statlige midler		annen finans.		statlige midler		annen finans.		statlige midler		annen finans.		statlige midler		annen finans.	
		sluttkostnad	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen																	
<i>E18 Riksgrensens/Ørje – Oslo</i>																	
E18 Knapstad – Retvet, inkl forskuttering/refusjon	1 626	1 605	461	937	1 398	207	207	60	60	183	183	60	60	183	183		
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger																	
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger</i>																	
E18 Bjørvikaprosjektet (post 35)	8 030	7 917	3 315	4 517	7 832	10	10	75	75								
E18 Bommetad – Sky	5 420	4 630	386	2 753	3 139	350	540	890	240	14	254	347	347				
E18 Varoddbrua	1 053	926	175	175	175	180	180	285	285	286	286						
E39 Eiganestunnelen	3 402	3 329	581	1 076	1 657	500	340	840	375	14	389	443	443				
E39 Hove – Sandved	825	782	225	389	615	42	8	50	114	4	118						
Rv 23 Dagslett – Linnæs	2 547	2 271	51	255	306	100	150	250	210	340	550	496	669	1 165			
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim																	
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>																	
E39 Rogfast ^{1,2}	-	15 310	100	100	100	300	1 000	1 300	2 560	11 350	13 910						
E39 Svegrafjorn – Rådal	7 554	6 967	533	1 109	1 642	240	1 250	1 490	1 360	240	1 600	2 036	199	2 235			
E39 Bjørset – Skci	846	784	133	133	133	144	144	280	280	227	227						
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø																	
<i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger</i>																	
E134 Damåsen – Saggrenda	5 037	4 437	474	1 287	1 761	100	515	615	420	580	1 000	907	154	1 061			
E134 Gvammen – Århus	2 416	2 236	984	984	984	340	340	410	410	502	502						
Rv 13 Rylfast	7 825	7 318	403	3 645	4 048	140	1 290	1 430	190	660	850	318	672	990			
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger</i>																	
E16 Sandvika – Wøyen	4 370	4 039	886	802	1 688	465	447	912	62	575	637	802	802				
E16 Bjørnum – Skaret ^{1,2}	-	4 303	100	100	100	300	500	800	1 598	1 805	3 403						
E16 Bagn – Bjørge	1 666	1 500	146	174	320	250	180	430	370	370	380	380					
E16 Varpe bru – Smedalsosen (post 36)	1 877	1 645	1 336	1 336	1 336	239	239	70	70								

Samferdselsdepartementet

Tabell 5.7 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2

Prosjekt	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Tildelt før 2017			Forslag 2017			Anslag 2018			Anslag etter 2018		
			statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum
			for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.	for annen finans.
KORRIDOR 6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund														
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>														
E6 Frya – Sjøa, inkl forskuttering/refusjon	6 913	6 849	2 328	3 441	5 769	850	380	380	472	472	472	472	472	
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua ^{1,2}	-	1 685	135	135	135	20	350	355	405	405	420	420	825	
E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	2 926	2 700	261	828	1 089	100	175	275	420	200	620	536	180 716	
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, inkl forskuttering/refusjon	2 853	2 666	718	1 732	2 450	201	15	216	30	30	96	96	96	
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige														
<i>E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>														
Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrusset	2 568	2 508	109	964	1 073	120	355	475	105	330	435	245	280 525	
E6 Helgeland sør og Kappskarmo – Brattåsen – Lien ^{3,4}	4 597	-	52	256	308	241	132	373	450	2	452	63	63	
E6 Helgeland nord	1 953	1 953	379	356	735	680	23	703	450	2	452	63	63	
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Russland og Finland														
<i>E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger</i>														
E6 Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Lerivik (post 31)	3 779	3 545	2 007	1 013	3 020	412	65	477	48	48	48	48	48	
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger														
E6 Sørkjøsfjellet	1 039	971	560	560	560	310	310	101	101	101	101	101	101	
E6 Indre Nordnes – Skardalen (post 31)	1 299	1 203	623	623	623	85	85	245	245	245	250	250	250	
E6 Halselv – Sandelv – Møllnes (post 37)	1 095	994	845	845	845	89	89	60	60	60	60	60	60	

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

² Bompenggeopplegget ennå ikke lagt fram for Stortinget.

³ Prognose for sluttkostnad og behov etter 2017 krever nærmere avklaringer.

⁴ Inkl. tildelinger innenfor rammen til fornying i 2017.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For årene 2010–2013 var den årlige lånerammen på 2 mrd. kr. Ordningen ble videreført med en låneramme på 2 mrd. kr i 2014. I 2015 og 2016 var lånerammen 3 mrd. kr. For 2017 foreslås en låneramme på 3,0 mrd. kr.

Tabell 5.8 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	Investeringsramme 2017 mill. kr	Rentekompensasjon for 2017 1000-kr
Østfold	141,9	7 713
Akershus	234,7	12 522
Oslo	196,3	10 269
Hedmark	183,2	9 559
Oppland	155,4	7 859
Buskerud	140,5	7 917
Vestfold	112,9	6 126
Telemark	113,0	6 798
Aust-Agder	83,7	4 582
Vest-Agder	122,0	6 353
Rogaland	220,2	11 777
Hordaland	248,4	14 636
Sogn og Fjordane	116,7	9 571
Møre og Romsdal	181,1	10 799
Sør-Trøndelag	190,3	10 407
Nord-Trøndelag	140,0	7 904
Nordland	205,8	12 757
Troms	143,9	8 385
Finnmark	70,0	4 766
Sum	3 000	170 700

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. På grunn av endringer i rentenivået er det en nedgang i forhold til saldert budsjett 2016. Rentekompensasjonen for 2017 er basert på Husbankrenten for lånetilsagn for perioden 2010–2014 som for 2017 er forutsatt til 1,0 pst. For 2015 og 2016 er det lagt til grunn 1,0 pst. Med utgangs-

punkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2016 på totalt 16 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå en ramme på 170,7 mill. kr i 2017.

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Det foreslås bevilget 687,8 mill. kr i 2017. Med dette vil 91,3 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter fire år. I tillegg til bevilgningen kommer momsrefusjon som fylkeskommunene mottar for sine investeringer.

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

For å sikre at bevilgningene utnyttes best mulig kan midlene omdisponeres mellom prosjekter i et fylke. Videre har Statens vegvesen fullmakt til å foreta midlertidige omdisponeringer mellom fylker. Tilskuddsprogrammet for planperioden 2018–2021 vil først foreligge sent i 2017/tidlig i 2018. Følgelig vil midlertidige omdisponeringer mellom fylker bli vanskelig i 2017. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til ev. behov for slike omdisponeringer.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Det foreslås bevilget 100,0 mill. kr i 2017 til tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger. Ordningen betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker.

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

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 1 140,9 mill. kr i 2017, en økning på 156,6 mill. kr sammenliknet med bevilgning for 2016. Forslaget er inkl. 10 mill. kr som kompensasjon for økt CO₂-avgift på mineralolje.

Økningen er knyttet til oppstart av ny kontraktperiode for 2017 og 2018 for E39 Mortavika-Arsvågen og E39 Sandvikvåg-Halhjem og andre år av anbudsperioden for de fire sambandene rv 13 Lauvik–Oanes og rv 13 Hjelmeland–Nesvik i

Rogaland og rv 5 Mannheller–Fodnes og rv 55/rv 13 Hella–Vangsnes–Dragsvik i Sogn og Fjordane. Videre omfatter økningen ekstra nattavganger på rv 827 Drag–Kjøpsvik og utvidet transportkapasitet på E39 Anda–Lote.

Ny kontrakt for ferjesambandet rv 19 Moss–Horten starter opp 1. januar 2017 med fem ferjer med kapasitet på 200 biler. Dette gir totalt sett over 20 pst. bedre kapasitet enn i dag. I tillegg er det et dedikert reservefartøy til dette sambandet. Kostnadene på sambandet dekkes i sin helhet av billettinntektene. De nye ferjene vil ha et utslipp av CO₂ og NO_x som er henholdsvis 30 pst. og 80 pst. lavere enn dagens ferjer.

For øvrig videreføres ferjetilbudet fra 2016 til 2017.

Utgiftene til statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt med 60 pst. i perioden 2010–2015. Kostnadsøkningen skyldes bl.a. generell kostnadsøkning i ferjedriften, økt kapasitetsbehov som følge av trafikkvekst, krav i kontraktene knyttet til bl.a. miljø og universell utforming og nye myndighetskrav.

Trafikantenes andel av betaling for ferjetjenester har gått fra om lag 66 pst. til om lag 58 pst. i 2016, bl.a. som følge av endring i rabattordningen i riksregulativet for ferjetakster. Samtidig er tilbudet (frekvens og åpningstid) forbedret de siste årene.

Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjer-takstene økes med gjennomsnittlig 7,8 pst.

Det skal innføres betaling med AutoPASS-brikke i riksvegferjedriften. Dette vil lette trafikkavviklingen og gjøre betalingen enklere. Ved innføring av AutoPASS-brikke vil passasjerbetaling falle bort. De tapte inntektene tas inn igjen ved at takstnivået i øvrige takstgrupper økes. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommunene for å samordne nasjonalt ferjekort og AutoPASS på ferje. I løpet av 2016 vil avtale om Sentral tjenesteleverandør inngås. Sentral tjenesteleverandør skal motta transaksjoner fra nytt AutoPASS-ferjekort brukt i løpende kontrakter og vil samlet sikre kunden enkel tilgang til en nasjonal rabattløsning som i dag. Nye ferjekontrakter er lyst ut med krav om brikkebetaling og bruk av Sentral tjenesteleverandør.

Om lag halvparten av riksvegferjesambandene er lyst ut eller skal lyses ut i 2016 og 2017. Staten har i lang tid brukt riksvegferjedriften for å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime virksomheten. Batteriferja Ampere,

som var resultat av en statlig utviklingskontrakt, ble satt i drift i sambandet E39 Lavik–Oppedal i Sogn og Fjordane i 2015. Erfaringer viser at denne statlige utviklingskontrakten har gjort det mulig å kontrahere flere helelektriske ferjer, og gitt en økt bruk av maritime batterier i øvrig skipsfart. Dette vil på sikt gi betydelige reduserte klimagassutslipp. På sambandet E39 Anda–Lote med oppstart 2018, er det stilt krav til null- og lavutslipp. Dette har resultert i to ferjer som skal gå nesten utelukkende på elektrisitet. Det skal være god balanse mellom å stimulere til utvikling og implementering av ny fremtidsrettet teknologi samtidig som eksisterende fartøy utnyttes på en fornuftig måte.

For å utvikle videre et fullverdig nullutslippsalternativ til dagens fossilbaserte energisystemer i fartøy, vil Statens vegvesen sette i gang et nytt utviklingsprosjekt for en hydrogen-elektrisk drevet ferje. Det vises til omtale av oppmodingsvedtak nr. 873 i del III under omtale av *Særlege tema*. Dette ventes ikke å medføre store kostnader i 2017, men det ventes et behov for økte ressurser i årene som kommer for å følge opp dette.

Forutsetningene for et slikt utviklingsprosjekt er et tett samarbeid mellom Statens vegvesen og Sjøfarsdirektoratet. Det må utvikles et regelverk for passasjerskip med hydrogendrift parallelt med arbeidet med utviklingsprosjektet hydrogen/elektrisk drevet ferje. Statens vegvesen starter opp dette arbeidet nå med planlagt driftsoppstart for en hydrogen/elektrisk drevet ferje i 2021.

I 2015 var det meldt totalt 56 skipsulykker med ferjer på riks- og fylkesvegsamband til Sjøfarsdirektoratet. 40 av ulykkene skyldtes grunnstøting og sammenstøt mellom ferje og ferjekai. I de fleste tilfeller av grunnstøting og sammenstøt registreres det skade på fartøy og/eller ferjekai. Statens vegvesen er i dialog med næringen for å finne tiltak som kan bidra til å redusere antall ulykker. Videre arbeider Statens vegvesen med å innarbeide sikkerhet i større grad i kontraktsmalen for framtidige ferjekontrakter.

Statens vegvesen er i slutfasen av et arbeid for å utrede og vurdere tiltak for å utvikle ferjemarkedet på lang sikt. Det er blitt vurdert forhold både hos oppdragsgiver, leverandørmarkedet, anskaffelsesprosedyrer og avtaleforhold mellom partene. Det er også foretatt vurderinger av etterspørsel etter ferjetjenester på lang sikt. Resultatene av dette arbeidet og anbefalte tiltak vil legges fram i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Virkninger av budsjettforslaget

Tabell 5.9 Endringer i infrastrukturstandard med budsjettforslaget for 2017

	Forslag 2017
Antall km vegnett utbedret med gul midtstripe	40
Antall km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebener åpnet for trafikk	17
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveger	6
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	37
Antall km kollektivfelt bygd	3
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	20

Tabell 5.9 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2017 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksvegnettet.

I 2017 er det lagt opp til å fullføre 37 km gang- og sykkelveganlegg. Av dette er 19 km i byer og tettsteder. 4–5 kollektivknutepunkt vil bli univer-

selt utformet. I tillegg forutsettes det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 120 km av riksvegnettet i 2017.

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

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Salgsinntekter m.m.	240 198	183 300	188 400
02	Diverse gebyrer	466 854	357 300	424 200
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	109 227	102 800	105 700
	Sum kap. 4320	816 279	643 400	718 300

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 188,4 mill. kr i 2017. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter, salg av oppslag i Autosys og salg av kjennermerker.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 424,2 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet har økt de senere årene og dette gir utslag i økte inntekter. Dette gjelder spesielt på førerkortområdet som følge av økt behov for å bytte inn og fornye førerkort.

Statens vegvesen har inntekter fra flere gebyrordninger. De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagsprøvekjennermerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kom-

petansebevis for yrkessjåfører, utlevering av inn-dratte kjennemerker, myndighetskontroller, kontroll av amatørbygde kjøretøy, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av internasjonale felleskapslisenser. Det vil i tillegg fra 2017 bli innført nytt regelverk på parkeringsområdet som hjemler innføring av gebyrer tilknyttet parkeringsregister, tilsyn og godkjenning av undervisningsplaner.

Gebyrene justeres i henhold til den generelle prisstigningen.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 105,7 mill. kr. Inntektene dekker faktiske utgifter som kjøretøyer har påført, bl.a. vegutstyr, og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og vil variere fra år til år. Det er derfor vanskelig å fastsette inntektskravet i budsjettet.

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

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
70	Tilskudd til Nye Veier AS	57 000	675 000	2 075 200
71	Netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen		25 000	
75	Tilskudd til egenkapital		600 000	1 000 000
96	Aksjekapital	100		
	Sum kap. 1321	57 100	1 300 000	3 075 200

Nye Veier AS ble etablert 4. mai 2015 som et interimselskap og har siden 1. januar 2016 vært operativt som et selskap som skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier i Norge. Selskapet skal være en effektiv byggherreorganisasjon som skal sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av disse.

I tråd med føringer fra Prop. 1 S (2015–2016) legger regjeringen opp til en lineær opptopping av de økonomiske rammene for Nye Veier AS til et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med budsjettet for 2018.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 2 075 mill. kr i 2017.

Bevilgningen vil gå til å finansiere de vederlag Nye Veier AS etter avtaler med Samferdselsdepartementet har krav på knyttet til sin aktivitet, bl.a. knyttet til planlegging og annet forberedende arbeid og utbygging av veger. I 2017 er det foreløpig avtalt utbyggingsaktivitet på følgende prosjekter:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder
- E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark

- E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark.

Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS, jf. forslag til romertallsvedtak.

I Prop. 1 S (2015–2016) ble denne fullmakten beskrevet å omfatte framtidige forpliktelser knyttet til selskapets utbyggingsaktivitet. Nye Veier AS har, i forbindelse med sitt arbeid med de utbyggingsprosjektene det er undertegnet avtale med staten om, lagt vekt på at det kan være hensiktsmessig å vurdere å inkludere enkelte deler av tyngre vedlikeholdsoppgaver i de utbyggingskontrakter som skal inngås. Samferdselsdepartementet vurderer en slik åpning for å inkludere enkelte elementer av tyngre vedlikehold i utbyggingskontraktene å være hensiktsmessig for å gi selskapet nødvendig handlingsrom for å finne mest mulig optimale løsninger. Departementet legger derfor opp til at selskapet kan inngå kontrakter om tyngre vedlikeholdsoppgaver innenfor den foreslåtte fullmakten. Finansiering av de aktuelle vedlikeholdselementene som vil kunne inngå i utbyggingskontraktene, vil departementet komme til

bake til, jf. omtale av arbeidet med å fastsette selskapets ansvar for drift og vedlikehold.

Post 75 Tilskudd til egenkapital

Det foreslås bevilget 1 000 mill. kr i 2017.

Selskapets virksomhet drives for egen regning og risiko, og aksjeloven stiller krav om at selskapet til enhver tid skal ha en egenkapital og likviditet som er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av selskapets virksomhet. Som for eiere av private selskaper må staten som eier av Nye Veier AS til enhver tid vurdere selskapets egenkapitalsituasjon.

Selskapet vil i løpet av 2017 ha inngått kontrakter med entreprenører for utbygging av store deler av de prosjektene som ligger i de tre vegutbyggingsavtalene som så langt er inngått mellom staten og selskapet. Selskapets egenkapital vil naturlig inngå i aktuelle leverandørers vurdering av selskapets evne til å oppfylle sine kontraktsforpliktelser. En høy egenkapitalgrad vil da isolert sett vurderes å gjøre selskapet mer solid og bedre i stand til å håndtere sine betalingsforpliktelser enn hva tilfellet ville være med en lavere egenkapitalgrad.

Som beskrevet i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) vil likviditeten som følger av egenkapitaltilskuddet, kunne brukes til selskapets bygging av avtalte vegprosjekter. Kostnadene til slik bygging vil da regnskapsmessig sammenstilles med en tilhørende framtidig inntekt fra staten. Det er selskapets ansvar å innrette aktiviteten innenfor bevilgningsrammene som fastsettes av Stortinget, herunder å sørge for tilstrekkelig avsetning til å håndtere usikkerhet i prosjektgjennomføringen, og sikre at selskapet opprettholder en akseptabel likviditet. Egenkapitalen vil altså opprettholdes selv om midler tilført i egenkapitaltilførsel benyttes til vegutbygging, gitt dette skjer i henhold til inngått vegutbyggingsavtale.

Avtaler mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS

Det er, i tråd med føringer i Meld. St. 25 (2014–2015) – *På rett vei*, inngått rammeavtale mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS hvor selskapets oppstartsportefølge og de generelle rammene for selskapets framtidige oppgaver og finansieringen av disse er fastsatt. Videre er det inngått avtale hvor selskapet påtar seg ansvar for planlegging og forberedende arbeid knyttet til framtidig utbygging av de vegstrekningene som omfattes av oppstartsporteføljen og eventuelle senere endringer i denne porteføljen.

Denne planleggingsavtalen skal sikre selskapet forutsigbare rammer for langsiktig planlegging i henhold til egne prioriteringer og den regulerer selskapets krav på vederlag for planlegging og øvrige oppgaver.

Det er inngått avtaler mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS om de tre utbyggingsprosjektene E18 Tvedestrand–Arendal, E18 Langangen–Rugtvedt–Dørdal og E6 Koloen–Moelv som i Prop. 1 S (2015–2016) ble opplyst å være særlig prioritert fra Statens vegvesens side å få forberedt før selskapets overtakelse. Disse vegutbyggingsavtalene har til formål å regulere det totalansvar for utbyggingen selskapet påtar seg, og fastsetter vederlag for oppgaven. Nærmere detaljer om innholdet i de enkelte vegutbyggingsavtalene er presentert i proposisjonene om bompengefinansiering av de aktuelle utbyggingene, henholdsvis Prop. 86 S (2015–2016), Prop. 128 S (2015–2016) og Prop. 131 S (2015–2016).

Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS har startet opp arbeidet med å utvikle et avtaleverk for selskapets ansvar og aktivitet knyttet til drift og vedlikehold. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med sak om dette på egnet tidspunkt.

Porteføljeprioriteringer

I henhold til vedtektene skal Nye Veier AS være en virksomhet som står for effektiv planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveger. Vedtektene fastsetter videre at strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølge med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Prioritering av rekkefølge på utbyggingene innenfor selskapets portefølge er et av de sentrale virkemidlene selskapet har for å nå de ovennevnte mål som er satt for virksomheten.

Nye Veier AS legger opp til to årlige gjennomganger av porteføljeprioriteringer. Strekningene i oppstartsporteføljen blir da prioritert basert på hensyn til helhetlig utbygging, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og regulatoriske krav. I en etableringsfase har det også blitt tatt hensyn til de prosjekter i oppstartsporteføljen som har vært klare for utbygging.

Selskapet har som målsetting at modell og metodeverk for prioritering vil kunne offentliggjøres før neste porteføljeprioritering. Dette vil bidra til å sikre at ulike interessenter forstår modell- og metodeverk og at Nye Veiers vurderinger og prioriteringer framstår som transparente.

Kap. 1323 Vegtilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015 ¹	Saldert budsjett 2016 ¹	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	-	-	20 800
	Sum kap. 1323	-	-	20 800

¹ 1. januar 2017 skilles Vegtilsynet ut fra Statens vegvesen.

Post 01 Driftsutgifter

Vegtilsynet ble opprettet i 2012 for å føre tilsyn med at Statens vegvesen oppfyller sine plikter til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styrings-systemer som ivaretar sikkerheten i veginfrastrukturen for transport på riksveg. Formålet med arbeidet er å bedre sikkerheten på riksvegnettet i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål.

Vegtilsynet er i dag organisert som en del av Statens vegvesen, men direkte underlagt vegdirektøren. Fra 2017 vil Vegtilsynet bli etablert som eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynets ansvarsområde er fra 2016 utvidet til også å gjelde tilsyn med Nye Veier AS. Departementet vurderer om det er formålstjenlig på noe sikt å utvide tilsynets virkeområde, jf. omtale i Prop. 1 S (2015–2016). Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget om dette.

I 2015 var Vegtilsynets hovedvirksomhet knyttet til tilsyn med Statens vegvesens regioner og Vegdirektoratet. På bakgrunn av en vesentlighets- og risikovurdering gjennomførte Vegtilsynet i 2015 sju tilsyn under temaene trafikkberedskap, teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt, trafikkikkerhetsrevisjon, risikoanalyse av tunneler og oppfølging av driftskontrakter. Tilsynet gjennomførte også et FoU-prosjekt med sikte på å etablere en metode for å utarbeide et risikobasert tilsynsprogram.

Det foreslås bevilget 20,8 mill. kr i 2017. Midlene vil i hovedsak nyttes til tilsyn, FoU-oppgaver og arbeid med forslag til regelverksendringer som kan bidra til økt trafikkikkerhet i veginfrastrukturen for transport på offentlig veg. Etableringen som egen etat, medfører også at det vil nyttes midler til løsninger for administrativ støtte og ombygging av lokaler.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016 ¹	Forslag 2017
90	Avdrag på lån	5 000	25 000	190 000
	Sum kap. 4322	5 000	25 000	190 000

¹ Ved behandlingen av Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) ble kap. 4322, post 90 økt med 20 mill. kr.

Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005. Bompengeneinnkrevningen startet 1. juli 2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån. Sverige og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 400,5 og 390,9 mill. norske kr ved utløpet av 2015. Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtaler for det norske lånet fram til og med 2016 for ett lån og til

30. juni 2017 for det andre lånet. Låneavtalene mellom selskapet og staten skal reforhandles i løpet av 2016/2017.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevningen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2017 vil være om lag 75 mill. kr. Fastrenteavtalene, og tilhørende fast avdragsplan,

som utløper i 2016 og 2017, har medført at bompenginntektene har vært høyere enn årlige inn-

betalte renter og avdrag. Det legges opp til at selskapet betaler 190 mill. kr i avdrag i 2017.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016 ¹	Forslag 2017
80	Renter	14 476	28 000	20 000
	Sum kap. 5624	14 476	28 000	20 000

¹ Ved behandlingen av Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) ble kap. 5624, post 80 økt med 14,7 mill. kr.

Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er budsjettet med 20,0 mill. kr i renter i 2017.

Andre saker

Kompetanse og kapasitet

Statens vegvesen skal ha kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. Høyere aktivitetsnivå de siste årene har økt bemanningen i Statens vegvesen. Antall hele stillinger (fratrasket langtidspromisjon) økte fra 7 036 i 2014 til 7 313 pr. 31. desember 2015. Bemanningsveksten har i hovedsak skjedd innenfor veg- og vegtrafikkforvalterområdet. Fra 2016 er styringen av bemanning og kjøp av tjenester styrket.

Vegvesenet utvikler og dreier kompetansen sterkere mot kjerneområdene planlegging, anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold. Dette har skjedd gjennom rekruttering, gjennom målrettet intern opplæring og gjennom samarbeid med eksterne institusjoner som NTNU. I 2017 viderefører Statens vegvesen samarbeidet med andre statsetater der det er felles opplærings- og kompetanseutviklingsbehov. På trafikant- og kjøretøyområdet er det organisert et trafikant- og kjøretøystudium som ivaretar nødvendig kompetanseutvikling hos medarbeiderne.

Innen veg- og vegtrafikkforvalterområdet er det startet et arbeid gjennom prosjektet «Smart samhandling» for å sikre god og effektiv oppgaveløsning gjennom effektivisering av prosesser og gode verktøy.

I 2015 kjøpte Statens vegvesen eksterne tjenester for om lag 4,1 mrd. kr inkl. tjenestekjøp Statens vegvesen foretar på vegne av fylkeskommunene.

Av dette var 86 pst. knyttet direkte til etatens kjerneoppgaver, bl.a. planlegging og utbygging av vegger, drift og vedlikehold av vegger, forvaltningsoppgaver og trafikant- og kjøretøyoppgaver. De resterende 14 pst. gikk til ulike støtte- og ledelsesfunksjoner.

Utgiftene var fordelt på:

- Planlegging og byggherreoppgaver – 3,3 mrd. kr. Disse kjøpene er knyttet til behovet for kapasitet og er dermed avgjørende for å bruke Statens vegvesens bevilgninger.
- Kjerneoppgaver, bl.a. strategisk planlegging, trafikant- og kjøretøyområdet m.m. – 290 mill. kr.
- Støtte- og ledelsesfunksjoner som IKT, organisasjonsutvikling, forvaltning av eiendommer og kompetanseutvikling – 560 mill. kr.

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

Av tiltak som blir gjennomført, kan nevnes:

- Et program for utvikling av anskaffelsesområdet som skal bidra til lavere risiko og lavere kostnader på anskaffelsesområdet. Flere digitale løsninger kommer til å bli fornyet/innført i 2016 og 2017.
- Ny plan- og byggherrestrategi
- Opplæring av planleggere i planprosessledelse
- Prosjektlederopplæring videreutvikles
- Nye kontraktsmaler for rådgiverkontrakter
- Revisjon av Håndbok i prosjektstyring
- Revisjon av prosesser for planlegging i etatens kvalitetssystem.

Tabell 5.10 viser utviklingen i kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen fra 2011, og fordelingen mellom planlegging og byggherre, øvrige kjerneoppgaver og støtte og ledelse.

Tabell 5.10 Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen

År	Mill. 2007-kr			
	Totalt	Planlegging og byggherre	Øvrige kjerneoppgaver	Støtte og ledelsesfunksjoner
2011	2 580	1 810	330	440
2012	3 030	2 090	350	590
2013	3 490	2 590	320	580
2014	3 970	3 070	355	545
2015	4 120	3 270	290	560

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

Samfunnssikkerhet og beredskap

I følge Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren (2015) skal virksomhetene innen samferdselssektoren:

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

Statens vegvesen skal legge til rette for en robust og pålitelig veginfrastruktur for å sikre samfunnets behov for vare- og persontransport – også i en beredskapssituasjon. Videre skal Statens vegvesen håndtere beredskapssituasjoner og større hendelser i samarbeid med sentrale samvirkeaktører.

I 2016 har Statens vegvesen prioritert det strategiske arbeidet med samfunnssikkerhet og klimatilpasning i etaten. Strategi for samfunnssikkerhet og klimatilpasning vil bli vedtatt høsten 2016. For å følge opp strategien vil det bli utarbeidet en egen tiltaksplan, som vil ha gyldighet fra 2017. System for krisehåndtering i Statens vegvesen vil høsten 2016 bli erstattet av et nytt System for beredskap og hendelseshåndtering i etaten.

Statens vegvesen vil i 2017 starte opp et arbeid med å revidere SAMROS II-analysen fra 2011. Vegvesenet har ansvaret for samfunnskritisk infrastruktur, funksjoner, systemer og tjenester, som er nødvendige for å ivareta nasjonal sikkerhet, befolkningens trygghetsfølelse og grunnleggende

behov. Det kan for enkelte strekninger, objekter eller systemer være aktuelt med ytterligere tiltak for å motvirke konsekvenser av eventuelle tilskattede handlinger.

Klimaendringer har konsekvenser for veginfrastrukturen, både med hensyn til vegens tilstand og funksjon. I store deler av Norge vil det bli mer intens nedbør og dermed større risiko for flom og oversvømmelser, dreneringssvikt, erosjon og skred. Dette medfører krevende forhold for drift, spesielt vinterdrift. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å ta høyde for de varslede klimaendringene ved utredning, planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av infrastruktur, for å motstå hardere klimapåkjenninger. Risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer er tema i ROS-analyser ved konsekvensutredninger, kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Det er utviklet egen metodikk med retningslinjer for risikoanalyser på veg – VegROS, tidligere SAMROS-Veg. Statens vegvesen har i 2016 brukt mye ressurser på strekningsvise analyser og vurderinger for å identifisere sårbarheter langs vegnettet. Noen sårbare punkter vil kunne håndteres med rene beredskapstiltak, mens andre vil kreve tiltak som gjør vegen eller vegobjektet mer robust. Resultatene fra VegROS-analysene har inngått i grunnlagsmaterialet til planprosesser og ved utarbeidelse av driftskontrakter og planlegging av omkjøringsruter. Videre har resultatene også blitt benyttet som beslutningsstøtte for å prioritere tiltak i arbeidet med transportetatens plan grunnlag for Nasjonal transportplan og i forbindelse med budsjettarbeidet. VegROS vil prioriteres også i 2017.

Statens vegvesen har ansvaret for beredskap og krisehåndtering på riksvegnettet. Tilsvarende oppgaver på fylkesvegnettet ivaretas av Statens vegvesen i henhold til avtaler som er inngått med fylkeskommunene. Gjennom avtalene håndterer

Statens vegvesen hendelser på fylkesveg slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier hindres eller begrenses, og framkommeligheten ivaretas på best mulig måte. Trafikkberedskap og retningslinjer for håndtering av uforutsette hendelser på veg – omkjøring, skilting mv., er etablert og følges opp med egne planer. Dette er et omfattende arbeid som videreføres i 2017.

For å styrke evnen til å forebygge og håndtere uønskede hendelser samarbeider Statens vegvesen med en rekke andre virksomheter og etater, bl.a. gjennom en nasjonal og landsdekkende skredvarsling. Se nærmere omtale under *Sikring mot naturfarer*.

Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser (SOROS) for Statens vegvesen er fulgt opp i 2016 i samsvar med tiltaksplanen. SOROS vil fra og med 2017 være en integrert del av arbeidet med å følge opp den nye strategien Statens vegvesen utarbeider på samfunnssikkerhetsområdet, og som ferdigstilles i 2016.

Arbeidet med å utfase utdatert utstyr og oppgradere til nye typer reservebrumateriell er videreført i 2016 og vil fortsette i 2017. Arbeidet omfatter anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer og bygningsmessige forbedringer av lagrene. Statens vegvesens hovedlager er oppgradert, noe som gir bedre logistikk og kortere reaksjonstid. Tilsvarende oppgradering av de regionale lagrene er startet opp og forbedrer bruberedskapen ytterligere. Statens vegvesen samarbeider med Jernbaneverket, Forsvaret og det svenske Trafikverket i dette arbeidet.

For bedre å kunne håndtere framtidige trusselfordringer har Statens vegvesen utarbeidet policy for forebyggende sikkerhet og sikring, hvor arbeidet med fysisk sikkerhet, informasjonssikkerhet og oppfølging av sikkerhetslovens bestemmelser ivaretas på en helhetlig måte. Statens vegvesen vil i 2017 arbeide med å implementere ny sikkerhetsorganisasjon.

Statens vegvesen har i 2016 utarbeidet Policy for informasjonssikkerhet og etablert et styringsystem for å ivareta informasjonssikkerheten. I 2017 vil Statens vegvesen arbeide videre med å etablere styringssystemet i etaten. Statens vegvesen har i 2016 gjennomført et arbeid med verdigradering og klassifisering av informasjon i etaten. I oppfølgingen av dette arbeidet legges det vekt på sikkerhetskultur og bevisstgjøring om informasjonens verdi og håndteringen av denne. Dette er oppgaver som vil bli fulgt opp i 2017. Statens vegvesen etablerte i 2016 en standard mal for databehandleravtaler som vil føre til økt bevissthet rundt hvilke persondata som behandles på

etatens vegne, og hvilke krav som stilles til behandlingen.

Statens vegvesen er tilknyttet NorCERT, som overvåker internetttrafikk inn mot etatens IT-systemer. NorCERT fokuserer på mulig sabotasje eller spionasje og varsler i henhold til fastsatte rutiner. Statens vegvesen har opprettet en egen IKT-sikkerhetsenhet, og er særlig opptatt av sårbarheter i IT-infrastrukturen og beredskap for å håndtere Cyber-angrep/-kriminalitet. Det etablerte samarbeidsforumet om IKT-sikkerhet mellom Statens vegvesen, Avinor AS, Kystverket, NSB AS og Jernbaneverket vil videreføres i 2017.

Sikring mot naturfarer

Skred og flom utgjør en betydelig risiko for vegnettet. For å oppnå høyest mulig trafikksikkerhet og regularitet på vegnettet, arbeides det med å teste og videreutvikle ny teknologi for å kartlegge, overvåke og sikre mot skred.

Kartlegging av flom- og skredfare er sentralt for både vedlikehold av vegnettet og videreutvikling av viktig infrastruktur. De klimatiske og topografiske forholdene i Norge gjør sikring av infrastruktur mot flom og skred til en svært krevende oppgave. God arealplanlegging, overvåking og varsling av naturfarer øker forutsigbarheten og gir mulighet for å redusere risiko. Samordning av utstyr og tjenester for overvåking av stabilitet har blitt testet på tvers av etatene. Dette har gitt bedre utnyttelse av kompetanse, utstyr og instrumenter, raskere responstid og bedre kvalitet når det har vært behov for hurtig utrykning.

Det er behov for å videreføre og forsterke kartlegging og samling av alle offentlige data om grunnforhold, herunder å utarbeide kart over faresoner i kvikkleireområder. Kjente kvikkleiresoner kan finnes i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sin kartportal www.skrednett.no. Dagens samarbeid mellom Statens vegvesen, NVE og andre forvaltere av grunnundersøkelser vil bli videreutviklet gjennom forpliktende avtaler om utveksling og utlevering av data, bl.a. gjennom den nasjonale databasen for grunnundersøkelser, NADAG (<http://geo.ngu.no/kart/nadag/>). Gjennom nye kontraktbestemmelser som sikrer leveringsplikt av grunnundersøkelser, vil både eksisterende og ny informasjon bli videreformidlet. Rutiner for planforvaltning og omfang av grunnundersøkelser gjennomgås for å sikre veginfrastrukturen mot kvikkleireskred. Transportetatene vil også videreføre samarbeidet med kommunene om å innarbeide hensyn til flom og ras i kommunenes arealplaner.

Gjennom prosjektet «Naturfare Infrastruktur Flom og Skred» (NIFS) har Statens vegvesen, Jernbaneverket og NVE etablert grunnlaget for et varig samarbeid om naturfare og klimatilpasning i praksis. Det er behov for et tverrsektorielt samarbeid for å videreutvikle geo- og klimadata med tilhørende databaser, og systematisk overvåke og dokumentere hendelser. Alle etatene i NIFS-programmet deltar i Klima 2050 som er et senter for forskningsdrevet innovasjon (SFI) og en viktig arena for dette arbeidet.

Framtidig tilgang til radarsatellittdata vil, sammen med annen teknologiutvikling, gjøre identifisering av terrengdeformasjoner og overvåking av infrastruktur enklere. De senere årene har Statens vegvesen i samarbeid med andre aktører i økende grad tatt i bruk avanserte metoder for fjernovervåking av skredområder og vassdrag med satellitt, radar, droner og faste målestasjoner. I dette arbeidet inngår også tilgjengeliggjøring, utveksling av overvåkingsdata og deltagelse i NVEs skredvarsling. I tillegg arbeides det med bruk av aktive tiltak for trygg utløsning av skred fra faste installasjoner og helikopter for å sikre vegene. Kombinasjonen av tradisjonell sikring og nye metoder for overvåking gir bedre oversikt over forhold som fører til skred og flom og kan spare liv og økonomiske verdier i trafikken, samtidig som skader på vegnettet reduseres.

For nærmere omtale av sikringsarbeidet mot naturfarer vises det til del III *Samfunnsstryggleik*.

Forskning og utvikling

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

Totalt foreslås det drøyt 130 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester i 2017, fordelt på postene 23 og 30 på kap. 1320. Av dette går om lag 30 mill. kr til prosjektet Ferjefri E39. Statens vegvesens egeninnsats for å følge opp og gjennomføre FoU-kontrakter med forskningsinstitutter, universiteter og høyskoler utgjør om lag 65 mill. kr.

Viktige forskningstemaer som i 2017 vil dekkes gjennom pågående FoU-program, er:

- Miljøvennlig og effektiv bylogistikk
- Tiltak for å endre transportmiddelfordeling i byområder
- Vegutforming og påvirkning på trafiksikkerhet

- Smartere vegtrafikk med ITS (intelligente transportsystemer) med vekt på krav i EUs ITS-direktiv og utnyttelse av kooperative systemer
- Trafikksikkerhet med vekt på potensialstudier for ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde
- Framkommelighet, regularitet, sikkerhet og tilgjengelighet på vinteren for alle trafikantgrupper gjennom god vinterdrift
- Trafikkteknikk og «nye» datakilder
- Mer effektiv planlegging av bedre kvalitet.

Andre temaer som skal vurderes ut fra forprosjekter, er:

- Erosjon, forurensning og vegetasjon
- Levetidskostnader og effektiv vegbygging
- Reduksjon av vedlikeholdsetterslepet – reparasjon og vedlikehold
- Sikkerhetsstyring i vegtunneler
- Drift og vedlikehold på reisestrekninger for gående og syklende.
- Reduksjon av klimagassutslipp fra trafikken.

Ut over Statens vegvesens ordinære FoU-virksomhet vil det i de nærmeste årene bli gjennomført en omfattende forskningsvirksomhet knyttet til utviklingen av Ferjefri E39. I dette prosjektet vil det ved siden av å utrede ulike løsninger for fjordkryssningene, være behov for forskning innen fagområder som samfunnsutvikling, gjennomføringsstrategier, energiutvinning og –utnyttelse. Med bakgrunn i kartlagte forskningsbehov innen de tekniske fagområdene, er det initiert flere stillinger for doktorgradsstipendiater ved universitet. På samme tid vil det bli satt i gang forskningsprosjekter for å belyse utfordringer for de mest krevende fjordkryssingene. Dette vil bidra til å utvikle Norge som teknologinasjon.

Statens vegvesen fortsetter det tette samarbeidet med Norges Forskningsråd, bl.a. for å sikre at framtidige utlysninger i EUs åttende rammeprogram Horizon 2020 gjenspeiler norske behov. Innovasjon Norge er også en viktig samarbeidspartner. Statens vegvesen har videre samarbeid om FoU med andre land gjennom det nordiske programmet «NordFoU» og de europeiske organisasjonene Conference of European Directors of Roads (CEDR) og Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL). Gjennom FEHRL samarbeider Statens vegvesen også med amerikanske Federal Highway Administration, bl.a. om EU-programmet INFRAVATION (infrastruktur og innovasjon).

Transportsektoren står overfor store krav til endring i årene som kommer, for å møte bl.a. klimautfordringer og økt trafikk. Det er derfor viktig å ha evne til å tenke nytt og innovativt, spesielt innen klimavennlig kjøretøyteknologi og autonome kjøretøy. Statens vegvesen vil delta i både nasjonale og internasjonale prosjekter for å bidra til lavutslippssamfunnet.

Kabotasje

EØS-avtalen har medført at grensekryssende transport er liberalisert, mens innenlands transport utført av en utenlandsk transportør (kabotasje) er underlagt begrensninger. Kabotasjereguleringen, både for gods- og persontransport, må sees i sammenheng med EUs målsetning om et felles transportmarked i Europa, inkludert å fremme konkurransen og å begrense tomkjøring i forbindelse med internasjonale oppdrag.

Kabotasje kan finne sted både i forbindelse med transport av varer (godstransportkabotasje) og transport av passasjerer (persontransportkabotasje). Flere miljøer på tilbydersiden i den norske transportbransjen har pekt på at kabotasjen i Norge har økt betraktelig og at ulovlig kabotasje brer om seg.

Ny statistikk fra Statens vegvesen viser at kabotasje har stor variasjon innen de ulike transporttyper, og det er innen persontransport utenfor rute hvor kabotasjeandelen er størst. Kontroller tyder på at andelen ulovlig kabotasje er generelt lavt. Likevel er dette av stor betydning for å sikre ryddige forhold i transportbransjen. Statens vegvesen vil også i 2017 styrke aktiviteten på området.

AutoPASS betalingsystem

Statens vegvesen inngikk i desember 2013 en avtale med IBM for å utvikle et sentralsystem, AutoPASS Grindgut, for bompengerekrutering som skulle avløse dagens leide tjeneste. Avtalen ble hevet 27. juli 2015 fordi Statens vegvesen mente at leverandøren ikke leverte i henhold til kontrakt. Det forberedes nå rettssak mot IBM. Statens vegvesen har forlenget dagens leieavtale med Q-Free til 15. juli 2019. Det arbeides nå med å utrede en ny betalingsløsning som skal erstatte dagens system for bompengesektoren.

Utvikling av vegtrafikksentralene

Statens vegvesen har i dag fem vegtrafikksentraler. Etaten har satt i gang et prosjekt for samord-

ning, utvikling og effektivisering av vegtrafikksentralene. Prosjektet vil pågå fram til 2019. Målet er å etablere en samordnet tjeneste fra vegtrafikksentralene. Sentralene skal på sikt være i stand til i større grad å hjelpe hverandre og kunne ta over kritiske funksjoner for hverandre når situasjonen krever dette, for eksempel ved krisesituasjoner eller kapasitetsproblemer.

Videre skal Statens vegvesen innføre et hendelsesbasert toppsystem som bidrar til å integrere sentralene på en bedre måte. Systemet vil utgjøre en felles brukerflate for alle trafikkoperatørene, uavhengig av hvilken vegtrafikksentral de tilhører. Dette gir grunnlag for felles prosedyrer og samordning, og vil være et viktig bidrag for å styrke evnen til å ivareta samfunnsikkerhet og beredskap på nasjonalt nivå.

I 2016 har arbeidet med felles prosedyrer for å håndtere hendelser startet opp og en større grad av teknisk samordning vil pågå i perioden 2017–2019.

Behov for trafikkstyring øker parallelt med innføringen av intelligente transportsystemer. For å sikre samordning og effektivitet skal det utvikles felles spesifikasjoner for trafikkstyring. Videre skal det etableres nasjonale spesifikasjoner for styring, regulering og overvåking av installasjoner og objekter. Servicen overfor publikum og de øvrige brukerne av vegtrafikksentralene skal være best mulig, og Statens vegvesen arbeider med å styrke denne.

ITS og trafikkinformasjon

ITS er et område i sterk vekst. Det gjelder særlig utviklingen av kooperative intelligente transport systemer (C-ITS). Det er viktig at Statens vegvesen er aktiv innen kunnskapsoppbygging, ved å delta i internasjonalt arbeid og gjennom å legge til rette for uttesting av ny teknologi på det norske vegnettet.

Utbyggingen av et nytt landsdekkende nett av trafikkregistreringsstasjoner på riks- og fylkesvegnettet er godt i gang. Stasjonene skal gi trafikkdata i sanntid. Løsningen innebærer automatisert innlesing, kontroll og formidling av trafikkdata.

Statens vegvesens offisielle veg- og trafikkdata om bl.a. kjøreforhold og trafikk situasjoner ligger åpent tilgjengelig for private aktører. Veg- og trafikkinformasjon i sanntid med ruteplanlegger ble tidlig i 2016 gjort tilgjengelig på kart på vegvesen.no/trafikk. Tjenesten vil videreutvikles, slik at den i større grad kan tilfredsstillere behovene innenfor næringstransport og gi informasjon på flere språk.

Statens vegvesen vil fortsette å implementere ITS-direktivets og ITS-lovens krav. I 2017 skal data om kortsiktige endringer i vegnett, trafikkmønstre, vegarbeid, trafikkmengder og andre situasjoner gjøres tilgjengelig i et standardisert format. Dette innebærer en betydelig utvidelse av mengden åpne data fra Statens vegvesen.

For å nå ut til trafikantene med informasjon om hendelser langs vegen, omkjøringsruter og annen viktig informasjon, har Statens vegvesen satt opp elektroniske tavler ved strategiske punkter på hovedvegnettet. Når de ikke er i bruk til slike formål, benyttes de til å informere om reisetid ved registrert forsinkelse. Andre variable skilt benyttes til å variere fartsgrensene. Det er planlagt en liten økning i antallet elektroniske skilt i 2017.

Statens vegvesen planlegger nye forsøk med dataregistrering og informasjonsuthenting fra kjøretøyer om bl.a. kjøreforhold. Ønsket er å kunne utnytte trafikksikkerhetspotensialet fra slike systemer snarest mulig. Fram mot 2020 er det ventet en stor økning i antall kjøretøyer som har denne muligheten til å kommunisere og være tilkoplede til infrastrukturen.

Det er stor utvikling innen førerstøttesystemer og autonome kjøretøyer. Begrepet autonome kjøretøyer favner vidt og er ikke entydig definert. Det kan omfatte alle grader av autonomi i kjøretøyer, fra enkeltstående førerstøttesystemer via gradvis sammenkobling til helt «førerløse» kjøretøyer. Det er ønskelig å prøve ut slike kjøretøyer i Norge. Samferdselsdepartementet vil derfor arbeide for å legge til rette for en prøveordning for selvkjørende kjøretøyer. Statens vegvesen vil bistå i dette arbeidet.

Parkering

I ny forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) er det stilt krav til parkeringsselskaper som driver vilkårsparkering. Vil-kårsparkering omfatter parkering regulert med vilkår, for eksempel tidsbegrensning og betaling m.m. Parkerings-selskapene er pålagt å registrere seg i et nasjonalt register og blir underlagt tilsyn. For å finansiere et slikt tilsyn vil det i 2016 bli utformet en forskrift for gebyrfinansiering av parkeringsområdet som hjemler innføring av gebyrer tilknyttet parkeringsregister, tilsyn og godkjenning av undervisningsplaner. Forskrift vil tre i kraft 1. januar 2017.

Personlige kjennemerker

Regelverk og systemstøtte for personlige kjennemerker til kjøretøyer er under utvikling, og systemutviklingen vil fullføres i første halvdel av 2017. Utviklingskostnadene er estimert til 14 mill. kr, fordelt på 2016 og 2017. Når ordningen etableres i 2017, vil Statens vegvesen få ansvaret for den.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å forvalte og videreutvikle teknisk standard knyttet til offentliggjøring av informasjon om rutedata. Standarden er etablert i Håndbok 820 Nasjonale rutedata og informasjonselementer, og stiller krav til data som skal innleveres til nasjonal rutedatabase. Hensikten er at den nasjonale rutedatabasen skal inneholde nødvendige, kvalitetssikrede data for etablering av publikumsrettede reiseplanleggingstjenester. Dataene skal være offentlig tilgjengelige. Standarden vil i 2017 revideres til å inneholde krav til felles teknisk format, krav knyttet til data om universell utforming og sanntidsdata. Se for øvrig omtale av nasjonal reiseplanlegging mv. i kap. 1330 post 60.

Statens vegvesen er også gitt ansvaret for å forvalte og videreutvikle rammeverket for elektroniske billettsystemer i kollektivtrafikken. Arbeidet skal bidra til interoperabilitet og legge til rette for at det på sikt kan etableres sømløse produkter på tvers av fylkesgrenser og kollektivslag. Dette rammeverket er etablert i Håndbok 821 i Statens vegvesens håndbokserie. Håndboka må kontinuerlig oppdateres til å omfatte nye teknologier og billetteringsmetoder.

I samarbeid med transportaktørene og Datatilsynet har Statens vegvesen utarbeidet en bransjenorm og informasjonssikkerhet i elektronisk billettering. Denne har nær sammenheng med Håndbok 820 og forvaltningsansvaret er følgelig lagt til Statens vegvesen. Som følge av ny EU-forordning om personvern må rammeverk og bransjenormen oppdateres før forordningen trer i kraft om to år.

Tiltak for bedre luftkvalitet

I flere byområder er det behov for virkemidler som kan redusere luftforurensningen. Eksempler på dette er miljøbaserte fartsgrenser, lavutslippsoner og miljødifferensierte bompengetakster. Slike virkemidler er tatt i bruk med gode resultater i andre land.

I 2013 endret Stortinget lovverket slik at også miljø kan være et kriterium for å fastsette fartsgrense. Statens vegvesen har besluttet å bruke miljøkriterier for fartsgrenser på strekninger i Oslo fra og med 1. november 2016. Dette vurderes også for E39 i Stavanger. For Oslo ventes det at miljøbasert fartsgrense vil gi målbart bedre luftkvalitet.

Forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler har vært på høring i 2016.

Flere kommuner ønsker å kunne benytte miljødifferensierte bomtakster som virkemiddel for å bedre lokal luftkvalitet. Miljødifferensierte bomtakster forutsetter lovendring og at det etableres nye tekniske løsninger i Autopass-systemet. Det pågår et arbeid med å endre veglova § 27, og Statens vegvesen arbeider med å tilrettelegge for den tekniske løsningen for miljødifferensierte bomtakster i AutoPASS. Statens vegvesen har anslått at slik teknisk tilrettelegging kan være på plass sommeren 2017

Oppfølging av UAG-utvalget

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har siden 2005 analysert alle dødsulykker i trafikken. Et uavhengig utvalg som skulle vurdere hvordan Statens vegvesen hadde praktisert deling av informasjon fra ulykkesrapportene til politiet, pressen og andre interesserte, avga rapport i juni 2015. Rapporten konkluderte med at Statens vegvesens UAG-praksis ikke var ulovlig, men uheldig på enkelte punkter. Den inneholdt ni konkrete anbefalinger for ytterligere forbedring av etatens ulykkesanalysearbeid. Statens vegvesen fikk i oppgave av Samferdselsdepartementet å følge opp åtte av anbefalingene fra utvalget. Departementet vil følge opp punktet om hjemmelsarbeid knyttet til obduksjon av alle dødsofre i trafikkulykker og UAG-legenes tilgang til helseopplysninger.

Ny åpenhetspraksis rundt UAG-arbeidet ble etablert allerede i februar 2014. Dette inkluderte bl.a. nye retningslinjer for innsyn i UAG-rapportene og opplæring av personell som skulle stille i retten på vegne av etaten. Statens vegvesen har siden dette arbeidet kontinuerlig med videreutvikling og forbedringer av ulykkesanalysearbeidet. På bakgrunn av rapporten fra UAG-utvalget ble det nedsatt et eget prosjekt i Statens vegvesen for å følge opp anbefalingene i rapporten, herunder gi et grunnlag for beslutning om innretningen av det videre arbeidet med trafikkulykker i Statens vegvesen, samhandling med eksterne aktører og offentlighet rundt arbeidet.

Prosjektgruppen har utarbeidet 19 forslag til forbedringstiltak for arbeidet med trafikkulykker, herunder samhandling med andre etater og offentlighet rundt arbeidet, jf. anbefalingene fra UAG-utvalget. Tiltakene omfatter både gjennomføring og organisering av selve analysearbeidet, profesjonalisering og effektivisering, bedre forankring av arbeidet i ledelsen og samhandling med andre aktører og gode rutiner for sikring og deling av taushetsbelagt informasjon. Statens vegvesen er i gang med å gjennomføre tiltakene.

Som en del av prosjektet skal det også evalueres hvordan Statens vegvesen organiserte og utførte sitt arbeid med å bistå og sikre at utvalget fikk den informasjonen de trengte for sitt arbeid.

Prosjektet skal etter planen ferdigstille sitt arbeid i løpet av 2016.

I tillegg blir det i 2016 vurdert mer langsiktige tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. Aktuelle områder som sees nærmere på er beredskapsordningen, organisatorisk læring og ledelsesforankring og behov for justering av roller og ansvar. Sistnevnte gjøres bl.a. i samarbeid med politiet. Vedtatte tiltak vil bli implementert i 2017.

Alkolås

Statens vegvesen har i 2016 kartlagt økonomiske og administrative konsekvenser ved en nasjonal regulering av alkolås i all persontransport mot vederlag på veg, med endelig sluttrapport til Samferdselsdepartementet høsten 2016. Dette arbeidet følges opp i 2017. Se ellers omtale i del III under oppmodingsvedtak.

Alternativ bruk av ferjetilskudd

Den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd legger til rette for at innsparte drifts- og kapitalkostnader ved nedlegging/nedkorting av et ferjesamband kan benyttes til å delfinansiere et fastlandssamband som avløser eventuelt korter inn ferjesambandet. Gjeldende rammer for ordningen følger av St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* og Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet*.

Beregningsperioden for ferjetilskudd er utvidet til inntil 40 år. Det ble samtidig fastlagt at utbetalingsperioden skal være vesentlig kortere og maksimalt tilsvarende bompengerperioden. I Prop. 19 S (2015–2016) varslet regjeringen at den ville komme tilbake til Stortinget med en konkretisering av forslaget om å endre rammene for ordningen.

Basert på vurdering av ulike modeller legger regjeringen til grunn at antall år for statens utbetaling av ferjetilskudd settes lik bompengerperioden. Det årlige beløpet fastsettes slik at summen av neddiskonterte beløp blir det samme som ved utbetaling i 40 år. En ordning med engangsutbetaling eller utbetaling over et fåtalls år vil gi en enkel finansieringsplan og være enkel å administrere. Dette vil imidlertid ha en budsjettvirkning som kan bli så betydelig at det får uheldige budsjettmessige konsekvenser.

Tidligere ble statens kjøp av ferjetjenester gjennomført ved forhandlinger, der kjøpet var regulert gjennom en såkalt hovedavtale mellom Statens vegvesen og det enkelte rederi. I tillegg til hovedavtalen ble det inngått ettårige drifts- eller tilskuddsavtaler. Ordningen ble kalt *rammetilskuddsordningen*. I rammetilskuddsordningen inngikk både tilskudd til drift og investeringer. Dette innkjøpssystemet lå til grunn for ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd da den ble lagt fram i 2003. Ordningen ble derfor etablert med to komponenter; driftskostnader og kapitalkostnader.

I dag er alle riksvegferjesambandene konkurranseutsatt, og det er ikke lenger relevant å skille mellom drifts- og kapitalkostnader. Dagens modell for beregning av finansieringsbidraget endres derfor ved at statens kostnader til kjøp av ferjetjenester blir lagt til grunn, som ett beløp. Det vil fortsatt være gjennomsnittet av siste to års regnskapstall for ferjesambandet som benyttes og økte drifts- og vedlikeholdskostnader ved det nye veganlegget skal trekkes fra. Det legges opp til at ferjetilskuddet prisjusteres.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2017 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013) og tidligere budsjettvedtak.

Tabell 5.11 viser forslaget til investeringsprogram for 2017 på post 30. Aktivitetsnivået for in-

vesteringer er høyt ved inngangen til 2017 og innebærer bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges likevel opp til oppstart av enkelte nye store prosjekter i 2017.

Innenfor rammen prioriteres fornyingstiltak. Midlene benyttes i hovedsak til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede igangsatte prosjekter, men det vil også bli startet enkelte nye tunneltiltak på riksvegnettet, for å tilfredsstillere kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Innenfor programområdene er det store bindinger på igangsatte tiltak som må følges opp i 2017. Det prioriteres også midler til enkelte nye tiltak, i hovedsak tilrettelegging for gående og syklende samt trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det også forutsatt midler til statlig bidrag til bymiljøavtaler.

Nedenfor redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveggrute i 2017 samt en omtale av de største byområdene.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr er nærmere omtalt. Investeringsprosjekter som er omtalt, forutsettes gjennomført innenfor de kostnadsrammer som er angitt. Øvrige prosjekter forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak. I tabellene over omtalte prosjekter oppgis både gjeldende prognose for sluttkostnad og kostnadsramme. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/-10 pst. Kostnadsrammen settes dermed lik styringsrammen +10 pst. Kostnadsendringer omtales dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet, og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner.

Tabellene 5.11 til 5.15 oppsummerer fordelingen av investeringsmidler i budsjettforslaget for 2017, fordelt på korridorer og ruter. Dersom Statens vegvesens handlingsprogram legges til grunn, vil oppfølging på prosjektnivå være som i tabellene.

Samferdselsdepartementet

Tabell 5.11 Post 30 Riksveginvesteringer – investeringsprogram 2014–2017 og forslag 2017

Korridor/rute	Handlings- program 2014–2017	Støttede midler				Annen finansiering		Totalt til investeringer i 2017	
		Bevilget 2014	Bevilget 2015	Bevilget 2016	Forslag 2017	Sum 2014–2017	Sum 2014–2017 i % av HP		
									Annen finansiering
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	1 302,9	185	225	283,7	505,1	1 198,7	92,0	71,0	576,1
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger									
2. Oslo – Ørje/Magnor	1 678,6	401	475	435,6	367,0	1 678,6	100,0	2,0	369,0
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo									
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	1 498,4	572	450	396,9	302,0	1 721,1	114,9		302,0
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger									
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger ¹	8 043,2	1 637	1 953	1 947,2	2 337,8	7 875,2	97,9	1 173,0	3 510,8
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim									
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	5 522,3	1 037	1 204	1 293,0	1 551,2	5 085,1	92,1	1 292,0	2 843,2
E39 Ålesund – Trondheim	1 174,6	341	283	331,8	178,0	1 133,6	96,5		178,0
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøscandal – Voss – Hella – Sogndal	571,4	139	92	184,5	88,4	503,6	88,1	10,0	98,4
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø									
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	5 333,4	820	1 035	806,8	1 038,5	3 700,2	69,4	1 934,3	2 972,8
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	1 274,6	506	239	268,2	135,2	1 149,3	90,2		135,2
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger ²	3 328,1	610	607	863,6	1 203,4	3 283,7	98,7	627,0	1 830,4
6. Oslo Trondheim mer armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund									
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	10 647,4	1 995	2 630	4 214,0	2 291,6	11 130,7	104,5	320,0	2 611,6
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	1 005,4	339	285	302,0	86,5	1 011,8	100,6		86,5
Rv 15 Otta – Måløy	287,3	34	28	135,6	31,5	228,7	79,6		31,5
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	1 190,1	287	315	278,0	301,0	1 180,1	99,2	7,0	308,0
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	177,0	40	90	74,7	190,0	394,4	228,8		190,0
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige									
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	3 731,7	390	464	721,7	1 560,3	3 136,0	84,0	510,0	2 070,3
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland									
E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger	3 414,8	787	922	1 056,3	620,7	3 386,3	99,2	166,0	786,7
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger ³	3 091,5	697	690	429,5	795,7	2 611,8	84,5		795,7
Sum rutefordelte midler	53 273	10 814,4	11 987,5	14 023,0	13 583,9	50 408,8	94,6	6 112,3	19 696,2
Ikke rutefordelte midler, inkl. Nasjonale turistveger ⁴	5 073,7	665	796	889,7	870,0	3 220,6	63,5		870,0
Kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse									
Sum post 30	58 346,5	11 479,5	12 783,3	14 912,7	14 581,8	53 757,4	91,9	6 112,3	20 694,1

1 Ekskl. bidrag til post 35 Vegutbygging i Bjørsvika.

2 Ekskl. post 36 E16 over Filefjell.

3 Ekskl. post 37 E6 vest for Alta.

4 Inkluderer også forutsatt bidrag til bymiljøavtaler

Samferdselsdepartementet

Tabell 5.12 Post 31 Skredsikring – investeringsprogram 2014–2017 og forslag 2017

Korridor/rute	Mill. 2017-kr									
	Statlige midler				Annen finansiering		Sum		Totalt til investeringer	
	Handlings- program 2014–2017	Bevilget 2014	Bevilget 2015	Bevilget 2016	Forslag 2017	Sum 2014–2017 i % av HP	Anslag 2017	Sum 2014–2017 i % av HP	Anslag 2017	Totalt til investeringer i 2017
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø										
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger										
2. Oslo – Ørje/Magnor										
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo										
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger										
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger										
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	76									
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim										
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	76	71	66	21		208,1		157,8		
E39 Ålesund – Trondheim										
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	915		200	136	384,2	78,7		720,5	0,6	384,8
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø										
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	390	243	143			98,9		385,8		
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	42	4	37			97,5		41,2		
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	131	87	51	24		123,2		161,5		
6. Oslo Trondheim mer armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund										
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger										
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg										
Rv 15 Otta – Måløy										
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	283	90	59	83	154,0	136,5		385,9		154,0
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	303	260	5			87,4		265,2		
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige										
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger										
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland										
E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger	622	401	205	79		110,2		685,0		
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger	1 194	90	254	336	120,8	67,1		801,1		120,8
Sum post 31	4 032	1 245,7	1 020,0	679,3	659,0	89,4		3 604,0	0,6	659,6

Byomtaler

Bymiljøavtaler

Bymiljøavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges, skal bidra til å sikre bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Rammeverket for avtalene er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og ytterligere konkretisert i brev av 2. juni 2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.

Forhandlingene om bymiljøavtaler ledes av Statens vegvesen. Avtalene skal utformes slik at tiltak og innsats for alle parter har samme konkretiserings- og detaljeringsnivå, og lokale myndigheters økonomiske forpliktelser skal framgå på samme måte som statens.

Staten har åpnet for å inngå bymiljøavtaler for de ni byområdene Osloregionen, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glommaregionen og Tromsø.

En bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten ved Samferdselsdepartementet ble inngått i september 2016. Det pågår forhandlinger om en bymiljøavtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at forhandlinger med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune samt de fire kommunene på Nord-Jæren og Rogaland fylkeskommune kan starte opp raskt. Forhandlinger med de øvrige fem byområdene vil skje etter den kommende rulleringen av Nasjonal transportplan.

Statlige midler til bymiljøavtalene bevilges over kap. 1320, post 30 og kap. 1330, postene 63 og 64. Det foreslås en samlet bevilgning på 600 mill. kr i 2017. Forslagene er nærmere omtalt under den enkelte posten.

Status for bymiljøavtalene er nærmere beskrevet under omtalene for det enkelte byområdet.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen om utbygging og finansiering av veg- og kollektivtiltak. Samarbeidet omfatter riksveger, fylkesveger i Akershus, kommunale veger i Oslo, jernbane samt trikk, T-bane, buss og

båt i Oslo og Akershus. Finansieringen skjer gjennom bompenger og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I tillegg er det forutsatt bidrag fra grunneiere og fra kollektivtrafikanter gjennom økte billettpriser.

Ny revidert avtale for Oslopakke 3 for perioden 2017-36 ble inngått 5. juni 2016 mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Regjeringen vil i løpet av året legge fram en egen sak for Stortinget om den reviderte avtalen.

Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 har to hovedmål. Det ene er god framkommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Det andre er å ta forventet vekst i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og Prop. 1 S (2014–2015).

Styringsgruppen for Oslopakke 3 sitt forslag til Handlingsprogram 2017–20 har en samlet ramme på om lag 18,4 mrd. kr til riksvegprosjekt og lokale veg- og kollektivtiltak i Oslo og Akershus (eksklusive bidrag fra kollektivtrafikanter og grunneiere). Beregnet bompengandelen i handlingsprogramperioden er 75 pst. (inkl. merverdiavgift, ekskl. jernbane). Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet fullfinansieres av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene skjer i nært samarbeid med øvrige parter i Oslopakke 3 og kan ha flere finansieringskilder innenfor Oslopakke 3. Når den statlige jernbanesatsingen i Oslopakke 3-området er inkludert, er bompengandelen 25 pst. i 2017.

Bruk av midler i 2015

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2014–2015) ble det åpnet for at Fjellinjen AS kunne låne inntil 800 mill. kr i 2015 for å kunne drive pågående anlegg rasjonelt og samtidig prioritere kollektivtrafikktiltak i henhold til målene for Oslopakke 3. Som følge av bl.a. redusert mindreforbruk fra tidligere år og at bevilget lånemulighet for 2014 ikke ble benyttet, ble det reelle lånebehovet i 2015 noe høyere og endte på 1 mrd. kr. Lånesaldo pr. 31. desember 2015 i Fjellinjen AS er 5,7 mrd. kr. Dette er godt innenfor lånerammen som er godkjent av Stortinget.

For 2015 ble det bevilget om lag 1,8 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt

med 1,3 mrd. kr til store prosjekter og om lag 0,5 mrd. kr til mindre tiltak innenfor programområdene. En stor del av midlene på riksveg ble brukt til å ferdigstille E18 Sydhavna, rv 150 Ulvenspliten–Sinsen og rv 22 Lillestrøm–Fetsund, og til å videreføre E18 Bjørvikaprosjektet og E16 Sandvika–Wøyen. Disse prosjektene skjermer nærmiljø for støy og luftforurensing, legger til rette for byutvikling og bidrar til økt trafiksikkerhet og framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Innenfor programområdene ble flere prosjekter gjennomført for kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, støyskjerming og gåing og sykling.

Det ble bevilget om lag 1 mrd. kr til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2015. Av dette utgjorde bompenger i underkant av 600 mill. kr og fylkeskommunale midler om lag 410 mill. kr. Disse midlene er bl.a. brukt til sluttfinansiering av Kolsåsbanen, ombygging av fv 154 Nordbyveien i Ski, kollektivfelt på fv 120 Åsenhagen (Skedsmo), flere gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak og kollektivtiltak som knutepunktutvikling, holdeplassoppgraderinger og innfartsparkeringsplasser.

Til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Oslo var tilsvarende beløp 1,9 mrd. kr, hvorav bompenger utgjorde rundt 1,6 mrd. kr og kommunale midler rundt 300 mill. kr. Viktige tiltak i 2015 var oppgraderingen av Østensjøbanen, bygging av Lørenbanen, og en del tiltak på vegnettet for trikk, buss og sykkel.

Bevilgninger fra Oslopakke 3 til drift og småinvesteringer i kollektivtrafikken utgjorde 763 mill. kr, noe som tilsvarer om lag 35 pst. av netto bompenginntekter i 2015. Inkl. infrastrukturtiltak på T-bane og trikk og tiltak for kollektivtrafikk på veg (1,4 mrd. kr), var kollektivandelen 65 pst. i 2015.

Ved inngangen til 2016 ble det i Oslopakke 3 overført om lag 900 mill. kr fra 2015 og tidligere år (ekskl. jernbane). Av dette utgjorde bompenger om lag 600 mill. kr. Det er mest overførte midler innenfor lokale vegtiltak i Oslo (360 mill. kr) og innenfor store kollektivtiltak og drift og småinvesteringer (om lag 250 mill. kr). Viktige årsaker er senere framdrift på prosjektene som følge av forsinkelser i planprosesser og kapasitetsutfordringer innen planlegging og byggherre. Andre årsaker til avvik er knyttet til grunnverv og uforutsette problem som først har blitt avdekket under byggeprosessen.

Resultatrapportering 2015

Den positive utviklingen hvor kollektivtrafikken tar markedsandeler fra personbilene fortsatte i

2015. Samlet for Oslo og Akershus økte antall kollektivreiser med 4,7 pst. sammenlignet med 2014. Statens vegvesens offisielle tall for vegtrafikk viste en økning i Akershus på 1,7 pst., som er lavere enn befolkningsveksten i Akershus. Det foreligger ikke tilsvarende tall for vegtrafikken i Oslo i 2015, men de senere årene har trafikkøkningen i Oslo vært lavere enn i Akershus. Antall passeringer over bomringen i Oslo økte med 0,9 pst. (inkludert elbiler og næringstrafikk). Trafikken over Bærumssnittet ble redusert med 0,5 pst. i 2015. Totalt økte antall passeringer over alle bomstasjonene i Oslopakke 3 med 0,6 pst. i 2015. Veksten i antall elbilpasseringer var på hele 67 pst. og utgjorde 6,3 pst av alle passeringer ved utgangen av 2015. Dersom en holder elbiler utenom, var det en nedgang i antall kjøretøy med fossilt drivstoff gjennom bomstasjonene i 2015 på om lag to pst.

Gjennomsnittshastigheten i morgen- og ettermiddagsrushet på E6 mellom Skedsmokorset, Oslo og Vinterbro og på E18 mellom Asker og Oslo samt Ring 3, gikk ned med 1,7 pst. i 2015. Hastigheten på dette nettet ble målt til 51,7 km/t i september 2015 mot 52,6 km/t i 2014. Gjennomsnittlig rushtidsvarighet definert som den tiden av døgnet det tar mer enn 30 pst. lengre tid å kjøre enn ved fri flyt, økte med 23 minutter på dette vegnettet. I september 2015 varte rushtiden i gjennomsnitt to timer og 33 minutter pr. dag, mot to timer og 10 minutter året før. Dette har trolig sammenheng med redusert kapasitet som følge av tunnelrehabilitering.

Det ble tatt i bruk nærmere 38 km nye sykkelanlegg i Oslo og Akershus i 2015. Det er over tre ganger så mye som i 2014.

Registreringene av kollektivtrafikken viser at trikken kjørte 1,9 pst. raskere i 2015 sammenliknet med 2014. Det tyder på at framkommelighets-tiltak og oppgradering av trikkenettet begynner å gi effekt. Regionbussene derimot har hatt en negativ utvikling og har tapt 1,4 pst. i reisehastighet. Bybussene har uendret framkommelighet i 2015. Det gjøres mange tiltak for å gjøre holdeplasser og andre deler av transportsystemet universelt utformet.

I 2015 viste indikatorene negativ utvikling for luftkvaliteten i Oslo. Antall timer med overskridelser over nasjonale mål for NO₂ økte med 75 pst. og antall døgn med overskridelser over nasjonale mål for PM₁₀ økte med 15 pst. De endringer av bompengetakstsystemet som forutsettes i revidert avtale forventes å bidra til bedre luftkvalitet og det arbeides med å ta i bruk flere virkemidler for å nå målene for luftkvalitet.

Tabell 5.16 Utvikling i indikatorene som inngår i mål- og resultatstyringssystemet for Oslopakke 3 for 2014 og 2015

Mål	Indikator	2014	2015	Endring 2014–15
<i>God framkommelighet</i>				
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet (km/t)	52,6	51,7	-1,7 %
	Rushtidsvarighet (timer:minutt)	02:10	02:33	17,7 %
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush (km/t)			
	– Regionbuss	27,6	27,2	-1,4 %
	– Bybuss	17,7	17,7	0,0 %
	– Trikk	16,0	16,3	1,9 %
Gang og sykkel	Antall km nye sykkelanlegg			
	– Riksveg (Oslo og Akh.)	3,0	21,9	21,9 km
	– Fylkesveg Akershus	6,3	14,8	14,8 km
	– Kommunal veg Oslo	2,1	0,8	0,8 km
	– Sum	11,4	37,5	+37,5 km
<i>Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling</i>				
Kollektivtrafikk (mill. reiser)	– Oslo	239	251	5,0 %
	– Akershus	80	83	3,8 %
	– Oslo og Akershus	319	334	4,7 %
Vegtrafikk (mill. kjøretøykm)	– Oslo*	3706	n/a	n/a
	– Akershus	5410	5502	1,7 %
Bompasseringer/døgn (ÅDT én retning)	Oslo ringen	242 228	244 426	0,9 %
	Bærumsringen	67 409	67 101	-0,5 %
	Sum	309 637	311 526	0,6 %
Reisemiddelfordeling (hverdager bosatte i Oslo og Akh. 15 år +)	Kollektiv	23 %	25 %	2 %-poeng
	Gange	23 %	22 %	-1 %-poeng
	Sykkel	5 %	5 %	0 %-poeng
	Bil	48 %	48 %	0 %-poeng
<i>Sikkert og universelt utformet transportsystem</i>				
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	173	163	-6 %
	Antall drepte	15	9	-40 %
Universell utforming	Antall holdeplasser og stasjoner oppgradert pr år	140	77	77 hpl/ stasjoner
<i>Attraktivt kollektivtilbud</i>				
Tilbudt kapasitet:	– Buss, T-bane og trikk (plasskm)	8 275	8 562	3,5 %
	– Tog (setekm)	3 504	3 678	5,0 %
Punktlighet**	– T-bane	72 %	76 %	4 %-poeng
	– Bybuss (utvalg)	48 %	51 %	3 %-poeng
	– Trikk	50 %	50 %	0 %-poeng
	– Tog	91 %	93 %	2 %-poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		70 %	72 %	2 %-poeng
Brukertilfredshet kollektivtilbudet		96 %	98 %	2 %-poeng
<i>Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet</i>				
Klimagassutslipp fra vegtrafikk (1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter)		n/a	n/a	n/a
Antall timer med overskridelser nasjonale mål NO ₂		79	138	75 %
Antall døgn overskridelser nasjonale mål PM ₁₀		39	45	15 %
Antall personer utsatt for støy > 38 dB fra riksveg		3 877	4 103	6 %
Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser		32 %	34 %	2 %-poeng
Elbiler over bomringen i Oslo og Bærum (ÅDT en retning)		9 930	16 592	67 %

N/a: ikke tilgjengelige eller anvendbare data

* Foreligger ikke tall fra vegtrafikkindeksen for Oslo for 2015

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

Foreslått bruk av midler i 2017

I den reviderte avtalen om Oslopakke fra mai 2012 ble det avtalt takstøkninger i pakken, først i 2013 og deretter i juli 2016. Denne avtalen ble bl.a. om- tatt for Stortinget i statsbudsjettet for 2013. Stortinget fattet vedtak om takstøkning som skulle gjelde fra tidlig i 2013, men Stortinget fattet ikke vedtak for den foreslåtte takstøkningen som skulle gjelde fra 2016. Den foreslåtte økningen vil fra 2016 gi en grunntakst beregnet til 31 kr i Os- loringen og 15,50 kr i Bærumsringen, regnet i 2012-kroneverdi. Omregnet til 2016-kr utgjør dette 34 kr i Osloregionen og 17 kr i Bærumsringen. Taksten for tunge kjøretøy over 3 500 kg er tre ganger takst for lette kjøretøy i Oslopakke 3. Tak- støkningen i 2013 og 2016 ligger til grunn for den nye reviderte avtalen for Oslopakke 3 for perioden 2017-36 som ble vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i juni 2016. Den fore- slåtte takstøkningen for 2016 krever Stortingets vedtak, og vil kunne iverksettes tidlig i 2017. Denne foreslåtte takstøkningen på 1 krone kom- mer i tillegg til ordinær prisjustering av bompeng- getakstene i Oslopakke 3.

Styringsgruppens forslag til budsjett for 2017 fikk bred politisk tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre og i Akershus fylkes- ting. Forventede bompenginntekter i 2017 er om lag 2,6 mrd. 2017-kr netto etter nedbetaling av av- drag på gjeld. I tillegg er det lagt til grunn om lag 890 mill. 2017-kr i statlige midler, 301 mill. 2017- kr fra Oslo kommune og 275 mill. 2017-kr fra Akershus. I tillegg kommer statlige bevilgninger til jernbanen.

For 2017 foreslås om lag 1,5 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus. Av dette ut- gjør bompenger om lag 610 mill. kr, og statlige midler om lag 890 mill. kr. Midlene er fordelt med i overkant av 900 mill. kr til store prosjekter, i ho-

vedsak E16 Sandvika–Wøyen. I tillegg foreslås det i underkant av 600 mill. kr til planlegging og mindre tiltak innenfor programområdene som for eksempel kollektivfelt, sykkelveger og ombyg- ging av farlige kryss.

Det foreslås i underkant av 1,0 mrd. kr til lo- kale veg- og kollektivtiltak i Akershus i 2017. Av dette utgjør bompenger om lag 700 mill. kr og fyl- keskommunale midler 275 mill. kr. Midlene i Akershus prioriteres bl.a. til satsing på trygge skoleveier og utvikling av kollektivknutepunkter.

Til lokale tiltak i Oslo er tilsvarende beløp i un- derkant av 1,6 mrd. kr, hvorav bompenger utgjør rundt 1,3 mrd. kr og kommunale midler om lag 300 mill. kr. Viktige tiltak i 2017 vil være avslut- tende arbeid på Lørenbanen. Banen ble åpnet for trafikk i april 2016. I tillegg prioriteres midler til tiltak for tilrettelegging for gående og syklende, lokale vegtiltak, oppgradering av trikke- og T-ba- nenettet samt nytt signal- og sikringsanlegg for T- banen. Det pågår KS2 for nytt signal- og sikrings- anlegg. Den forventes å bli ferdig i løpet av 2016. Midlene i 2017 gjelder videre planlegging og for- beredende arbeider.

Det foreslås satt av 825 mill. kr fra Oslopakke 3 til drift og småinvesteringer i kollektivtrafikken i 2017. I Akershus er midlene planlagt brukt til bl.a. drift av Kolsåsbanen og videreføre styrket T-bane- tilbud til Østerås og busstilbud i andre deler av Akershus. I Oslo er midlene planlagt brukt til bl.a. drift av Lørenbanen og videreføre styrket frekvens på en rekke T-bane- og busslinjer samt mindre in- vesteringer for trikk og T-bane.

I 2017 er det foreslått satt av om lag 4,8 mrd. kr i statlige midler til utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, inkl. ny Ski stasjon og vende- anlegg. I tillegg er det satt av om lag 1,3 mrd. kr til oppgradering av stasjoner og annen jernbaneinfra- struktur som vil bidra til økt standard, kapasitet og punktlighet.

Tabell 5.17 Forslag til budsjett 2017 for Oslopakke 3

	Mill. 2017-kr		
	Budsjett 2017		
	Stat/ lokal	Bom	Sum
<i>Riksveg</i>			
E18 Bjørvikaprojektet	10		10
E16 Sandvika–Wøyen	465	447	912
Programområder inkl. planlegging	411	158	569
Sum riksveg	886	605	1 491
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	275	295	570
Oslo	301	186	487
Sum lokale vegtiltak og programområder	576	481	1 056
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Oslo T-bane og trikk		569	569
Fornebubanen	501)		50
Lørenbanen		51	51
Signal- og sikringsanlegg T-bane		44	44
Sum store kollektivtiltak	50	664	714
<i>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</i>			
Akershus		399	399
Oslo		426	426
Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk		825	825
Sum prosjekter Oslopakke 3	1 562	2 574	4 136

50 mill. kr i statlige midler forutsatt bymiljøavtale. Lokal andel på 50 mill. kr finansieres med ubrukte bompengemidler fra 2016.

Forventet måloppnåelse av prioriteringer i Oslopakke 3 i 2017

Hovedvekten i 2017 er lagt på satsing på tiltak for T-bane, trikk og sykkel som vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle eller gå. Det er satt av midler til rasjonell fremdrift på E16 Sandvika–Wøyen som gir økt trafikkikkerhet og fremkommelighet, og som tilrettelegger for ønsket byutvikling langs dagens E16-trasé. Videre er det lagt til grunn statlige midler til Follobanen og andre tiltak på jernbanenettet som forbedrer togtilbudet i Oslo og Akershus. Sammen med endret bomtakstsystem, forventes tiltakene å bidra til målet om å ta veksten i persontrafikk med kollektivtransport, sykling og gåing samlet for Oslo og Akershus.

I tillegg er det forventet at prioriteringene for 2017 vil bidra til bedre luftkvalitet og reduserte klimagassutslipp.

Innenfor programområdene finansieres en del målrettede tiltak for trafikkikkerhet og universell utforming på ulike deler av transportsystemet. Eksempler på tiltak er ombygging av farlige kryss og bygging av høystandard holdeplasser og stasjoner. Det er satt av midler til å starte anskaffelsesprosessen for nye trikker som skal tilfredsstille krav til sikkerhet og universell utforming. Det legges vekt på gode løsninger for trafikkikkerhet og tilgjengelighet i alle store og små tiltak i Oslopakke 3. I sum bidrar dette til målene om et sikkert og universelt utformet trafikksystem og til bedre miljø og by- og tettsteds-kvalitet.

Bymiljøavtale

Det pågår forhandlinger om en bymiljøavtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Når det foreligger et forhandlingsresultat, skal avtalen behandles av regjeringen, Akershus fylkesting og Oslo bystyre før endelig inngåelse. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Oslopakke 3 innlemmes i bymiljøavtalen.

Staten vil bidra med 50 pst. av kostnadene for Forneubanen gjennom bymiljøavtalen. Statens endelige bidrag fastsettes etter at det er gjennomført KS2 for prosjektet.

Det er avklart at Oslo kommune skal eie den delen av banen som ligger i Oslo, og at Akershus fylkeskommune skal eie den delen av banen som ligger i Bærum. Oslo og Akershus er videre enige om at Oslo kommune skal være byggherre for Forneubanen. Det arbeides med å etablere en samarbeidsavtale mellom Oslo og Akershus som regulerer dette. Oslo kommune arbeider med å etablere en etat som skal være utøvende byggherre. Det tas sikte på at etaten skal være operativ fra 1. januar 2017, og i første omgang sette i gang et forprosjekt som vil være grunnlag for investeringsbeslutningen i Oslo bystyre og Akershus fylkesting.

En foreløpig grov kostnadsvurdering viser behov for et statlig finansieringsbidrag på om lag 5,6 mrd. 2014-kr. Den resterende 50 pst. og eventuelle tilleggskostnader vil hovedsakelig bli finansiert med grunneierbidrag og bompenger gjennom Oslopakke 3. I Oslo kommune arbeides det med grunneierbidrag på Skøyen, og i Akershus fylkeskommune arbeides det med grunneierbidrag i Bærum. I den lokale reviderte avtalen for Oslopakke 3 fra juni 2016 er det avsatt 2,8 mrd. kr i bompenger til bygging av Forneubanen og drøyt 1 mrd. kr til vogner for Forneubanen. Det er videre lagt til grunn at 450 mill. kr i økte billetttinntekter fra kollektivtrafikken benyttes til Forneubanen.

Det er planlagt byggestart i 2020/2021 med åpning for trafikk i 2025. Det betyr at det i perioden 2017–2019/2020 bare er aktuelt med statlig bidrag til planlegging, prosjektering, grunnverv og forberedende arbeider. I 2017 er denne kostnaden beregnet til 100 mill. kr. Det foreslås at det legges til grunn et statlig tilskudd på 50 mill. kr over kap. 1330 post 63 til videre planlegging av Forneubanen i 2017. Resterende 50 mill. kr i 2017 er forutsatt finansiert med bompenger.

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har inngått en avtale om midler fra Belønningsordningen for perioden

2013–2016. Når bymiljøavtalen blir inngått, vil belønningsmidlene inngå som en del av det statlige bidraget i bymiljøavtalen.

Samferdselsdepartementets vurdering

Som omtalt, ble det i den reviderte avtalen om Oslopakke fra mai 2012 avtalt takstøkninger i pakken, først i 2013 og deretter i juli 2016. Den reviderte avtalen om Oslopakke 3 fra mai 2012 ble bl.a. omtalt for Stortinget i budsjettet for 2013. Stortinget fattet vedtak om takstøkning som skulle gjelde fra tidlig i 2013, men Stortinget fattet ikke vedtak for den foreslåtte takstøkningen som skulle gjelde fra 2016. Den foreslåtte økningen ville fra 2016 gi en grunntakst beregnet til 31 kr i Osloringen og 15,50 kr i Bærumsringen, regnet i 2012-kroneverdi. Omregnet til 2016-kr utgjør dette 34 kr i Osloringen og 17 kr i Bærumsringen. Taksten for tunge kjøretøy over 3500 kg er tre ganger takst for lette kjøretøy i Oslopakke 3. Takstøkningen i 2013 og 2016 ligger til grunn for den nye reviderte avtalen for Oslopakke 3 for perioden 2017–2036 som ble vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i juni 2016. Den foreslåtte takstøkningen for 2016 krever Stortingets vedtak, og vil kunne iverksettes tidlig i 2017. Foreslått takstøkning på 1 kr kommer i tillegg til ordinær prisjustering av bompengetakstene i Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet stiller seg bak forslaget, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bergensprogrammet

Innkrevningen av bompenger i Bergen startet i 1986, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Hovedmålet var å bygge ut et tjenlig hovedvegnett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002–2003), sluttet Stortinget seg til hovedlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Bompengeperioden ble utvidet fra 2002 til 2011. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 94 (2005–2006), sluttet Stortinget seg til en revidert bompengoordning for Bergensprogrammet. Innkrevingsperioden ble utvidet med fire år til 2015. Rabattstruktur og innkrevingsordning, inkludert antall bomstasjoner, ble endret. Det ble gitt tillatelse til låneopptak for å sikre parallell utbygging av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Gjennom behandlingen av Prop. 108 S (2009–2010), jf. Innst. 302 S (2009–2010), sluttet Stortinget seg til en utvidelse av Bergensprogrammet i 10 år til utgangen av 2025. Etter forvaltningsrefor-

men fra 2010 er det ikke riksvegprosjekter i Bergensprogrammet.

Etter behandlingen av Prop. 143 S (2012–2013), jf. Innst. 324 S (2012–2013), er Bergensprogrammet utvidet ytterligere. Utvidelsen gir rom for bl.a. finansiering av tredje etappe av Bybanen fra Rådalen til Flesland, etablering verksted/depot for Bybanen og økt satsing på programområdetiltak. For å sikre finansieringen av tiltakene, er bompengetakstene økt og den maksimale rabatten redusert til 20 pst.

På bakgrunn av Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015–2016), jf. Innst. 13 S (2015–2016) ble det 1. februar 2016 innført tidsdifferensierte bompengetakster i Bergen. Trafikkavvisningen har vært noe større enn forventet. Nivået på bompengetakster og rabattstruktur vil bli vurdert i forbindelse med arbeidet med en bymiljøavtale for Bergen.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune fattet i mars 2016 vedtak om at de ønsker å ta i bruk ordningen med midlertidige tidsdifferensierte bompengetakster, som det åpnet for i perioder med høy luftforurensning etter vegloven § 27 andre ledd. Takstene som er vedtatt skal være fem ganger høyere enn vanlig takst, som vil si 225 kr for passering i rushtiden og 75 kr for passering utenom rushtiden. For de tunge kjøretøyene vil takstene være det dobbelte. Kommunen og fylkeskommunen sine vedtak er basert på en faglig utredning utført av en arbeidsgruppe tilknyttet Bergensprogrammet. I henhold til beregningene som er utført vil takstene føre til en trafikkreduksjon på 43 pst. Beregningene er usikre, ettersom modellverktøyet man har tilgjengelig for endringer i reisemønster er utarbeidet for endringer på mellomlang sikt. Det er beregnet at bompenginntektene vil øke med om lag 4 mill. kr daglig ved faktisk bruk av ordningen. Innføring av

tiltaket vil føre til en engangskostnad på om lag 0,3–0,4 mill. kr for tilpasning i AutoPASS-systemet.

Etter lovbestemmelsen er myndigheten til å fastsette en slik forskrift lagt til Samferdselsdepartementet. Forslaget til forskrift som regulerer ordningen i Bergen skal sendes på offentlig høring. Etter forslaget skal ordningen fungere som et tiltak som Bergen og Hordaland kan ha i beredskap til fremtidige tilfeller av høy luftforurensning.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om midler fra Belønningsordningen for perioden 2015–2018. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 784 mill. kr i fireårsperioden. Målsettingen er nullvekst i personbiltransporten i Bergen kommune i perioden 2015–2018. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Bruk av midler i 2015

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2015 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. Bompengene ble i all hovedsak benyttet til Bybanen og fv 577 Ringveg vest. Første etappe av Bybanen mellom sentrum og Nesttun, og første etappe av Ringveg vest mellom Dolviken og Sandeide ble åpnet for trafikk i 2010. Andre etappe av Bybanen mellom Nesttun og Rådalen ble åpnet for trafikk i juni 2013, mens byggingen av andre etappe av Ringveg vest mellom Sandeide og Liavatnet ble åpnet for trafikk i 2015. Anleggsarbeidene på tredje etappe av Bybanen som omfatter strekningen mellom Rådalen og Bergen lufthavn Flesland, startet i juni 2013. Strekningen Rådalen–Birkelandskiftet ble åpnet for trafikk i august 2016, og siste delstrekning fram til Flesland åpnes for trafikk i 2017. Tabell 5.18 viser bruken av midler i 2015.

Tabell 5.18 Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2015

	Mill. 2015-kr		
	Regnskap 2015		
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen tredje etappe		1 363	1 363
Fv 577 Ringveg vest andre etappe	60	125	185
Programområdetiltak (ikke spesifisert)	198	86	284
Sum Bergensprogrammet	258	1 574	1 832

Forslag til prioriteringer i 2017

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2017 pågår. Det foreligger derfor ikke endelige avklaringer av fordelingen mellom de ulike tiltakene. Bybanen tredje etappe og andre etappe av Ringveg vest videreføres med delvis bompengefinansiering.

I Prop. 143 S (2012–2013) er det lagt opp til å benytte midler fra Bergensprogrammet til å planlegge nye prosjekter/tiltak, inkl. videre planlegging av Bybanen. Planleggingen mot Åsane har vist seg å være utfordrende, spesielt i forbindelse med den delen av traséen som berører de historiske delene av Bergen sentrum, bl.a. Bryggen med mange kulturminner. Det er tidligere besluttet å utarbeide reguleringsplaner for Bybanen på

strekningen fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen før strekningen mellom Bergen sentrum og Åsane. For å sikre videre framdrift i den samlede utbyggingen av Bybanen, har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for at det kan benyttes bompenger innenfor Bergensprogrammet til å planlegge og prosjektere strekningen Bergen sentrum–Fyllingsdalen på om lag 10 km. Stortinget har gjennom behandlingen av Prop. 117 S (2014–2015) sluttet seg til at det kan brukes bompenger til å prosjektere fjerde etappe av Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. Det er der lagt til grunn en kostnad på 200 mill. kr.

Fordelingen av midler mellom programområdene vil først foreligge i desember 2016. Tabell 5.19 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2017.

Tabell 5.19 Forslag til fordeling av midler i Bergensprogrammet i 2017

	Mill. 2017-kr		
	Budsjett 2017		Totalt
	Fylkeskommune	Bom/annet	
Bybanen tredje etappe		50	50
Bybanen fjerde etappe, forberedelser		200	200
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	20	50	70
Programområdetiltak (ikke spesifisert)	284	0	284
Sum Bergensprogrammet	304	300	604
Belønningsmidler			200

Tiltakene i 2017 bygger opp under mål om bedre forhold for kollektivtrafikk, gående og sykklende. En nærmere vurdering av virkningene av prioriterte tiltak vil først foreligge når prioriteringen av tiltak innenfor programområdene er vedtatt i desember 2016.

Bymiljøavtale

Samferdselsdepartementet tar sikte på at forhandlingene mellom staten, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om en bymiljøavtale for Bergen kan startes opp raskt. Finansieringen av Bybanen trinn 4 til Fyllingsdalen vil bli en viktig del av forhandlingene. Staten vil bidra med å dekke 50 pst. av prosjektkostnadene gjennom ordningen med 50 pst. statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i en bymiljøavtale. Lokale myndigheter er ansvarlige for den resterende delen av finansieringen. Det er i dag

ikke tilstrekkelig midler i Bergensprogrammet til å dekke dette behovet. Før det inngås en bymiljøavtale forutsettes det at et finansieringsopplegg er på plass og at nødvendige lokalpolitiske vedtak er fattet.

Samferdselsdepartementet foreslår at det bevilges 50 mill. kr over kap. 1330 post 63 til Bybanen til Fyllingsdalen i 2017. Utbetaling av det statlige bidrag forutsetter at det er inngått en bymiljøavtale. Forslaget er nærmere omtalt under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Trondheim

Staten ved Samferdselsdepartementet, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune inngikk i september 2016 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Trondheim skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Bymiljøavtalen be-

skriver ansvarsdeling og ansvar for finansiering av tiltak mellom aktørene.

Avtalen gjelder for perioden 2016 til 2023. Det åpnes for en reforhandling etter kommende revisjon av Nasjonal transportplan.

Bymiljøavtalen omfatter porteføljen i dagens Miljøpakke Trondheim, jernbaneinvesteringer, riksvegtiltak som er forutsatt finansiert over programområdene på Statens vegvesens budsjett samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig delfinansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Superbussløsningen i Trondheim, trinn 1.

Finansieringen av tiltakene i bymiljøavtalen skjer gjennom statlige bevilgninger over budsjettet til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet samt bompenger, kommunale midler og fylkeskommunale midler. Samferdselsdepartementet viser til omtale av statlige midler under Programkategori 21.30 Vegformål (kap. 1320 post 30) og Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak (kap. 1330 postene 63 og 64).

Bymiljøavtalen forplikter Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune til å tilrettelegge for en arealbruk rundt viktige kollektivtraséer, eventuelt også innføre restriktive tiltak dersom dette blir nødvendig for å sikre måloppnåelse.

Gjeldende avtale mellom Samferdselsdepartementet, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om midler fra Belønningsordningen gjelder for perioden 2013–2016. I bymiljøavtalen er det lagt til grunn at belønningsmidlene videreføres innenfor en ramme på 1 190 mill. 2016-kr i perioden 2017–2023.

Miljøpakke Trondheim er en viktig del av bymiljøavtalen. Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), jf. Innst. 494 S (2012–2013).

Innkrevning av bompenger er en viktig del av Miljøpakke Trondheim. I tillegg til de sju bomstasjonene fordelt på tre snitt som allerede tidligere

var etablert, ble det våren 2014 startet opp innkreving i 15 nye bomstasjoner fordelt på til sammen sju snitt. I tillegg ble takst- og rabattsystemet endret. Omleggingen av bompengesystemet gir en mer rettferdig fordeling av bompengebelastningen og gir økte inntekter.

Etter ett år med drift av det nye bompengepellet ble det gjennomført en evaluering for å vurdere om bompengennevningen og bruken av bompengemidlene er innrettet slik at det samsvarer med nytteprinsippet. Dette gjelder særlig forholdet mellom Trondheim og omliggende kommuner. Hovedtrekkene i rapporten er at de fleste innbyggerne benytter flere transportmidler i løpet av en uke, slik at de også drar nytte av forbedringstiltak for andre transportformer enn det som de vanligvis benytter. De som benytter bil får også en indirekte nytte gjennom bedret framkommelighet fordi flere har valgt å benytte kollektivtransport, sykkel og gange.

Det planlegges nå lokalt for trinn 3 av Miljøpakke Trondheim. Denne vil innebære en utvidet bompengepakke med forlenget bompengeperiode og høyere takster. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med en proposisjon om utvidelsen av Miljøpakke Trondheim i løpet av 2017.

Bruk av midler i 2015

Bruken av midler i 2015 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2014–2015) og lokale myndigheters budsjettvedtak. I 2015 ble det bl.a. gjennomført flere tiltak for tilrettelegging for gående og syklende, samt trafikkikkerhetstiltak på langs E6 på Rosten. Byggingen av prosjektet E6 Jaktøyen–Sentervegen ble startet opp med statlige midler og bompenger. Det ble etablert om lag 5 km ny sykkelveg langs riksveg samt at sykkelfelt på flere strekninger ble markert med rødbrun asfalt. I tillegg til dette ble det gjennomført flere kryssutbedringstiltak, holdeplassutbedringer, signalprioritering, samt flere tiltak for gående i og rundt sentrum. Tabell 5.20 viser bruken av midler i 2015.

Tabell 5.20 Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2015

	Mill. 2015-kr		
	Regnskap 2015		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg¹</i>			
E6 Jaktøya–Sentervegen	0	200	200
Etablering av bomsystem	12	14	26
Lokal veg	0	0	0
Gang- og sykkelveger	35	45	80
Trafikksikkerhetstiltak	12	12	24
Miljøtiltak	15	5	20
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	3	5	8
Planlegging	0	6	6
Grunnerverv	0	1	1
Sum riksveg	77	288	365
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gatebrukstiltak/Lokal veg	10	27	37
Gang- og sykkelveger	29	76	105
Trafikksikkerhetstiltak	18	11	29
Miljøtiltak	27	0	27
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	12	15	27
Kollektivtrafikk, tilskudd til drift	0	0	0
Planlegging/informasjon	6	14	20
Sum lokale vegtiltak og programområder	102	143	245
Sum Miljøpakke Trondheim	179	431	610
Belønningsmidler			200

¹ For store riksvegprosjekter og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger, og ikke regnskapstall.

Forslag til prioriteringer i 2017

Innenfor rammen er det prioritert midler til tiltak på programområdene og planlegging.

Statlig tilskudd gjennom bymiljøavtalen til Superbussløsningen over kap. 1330 post 63 og belønningsmidler over kap. 1330 post 63 er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Endelig prioritering av midler til lokale vegtiltak og programområder i 2017 vil skje gjennom Trondheim kommunes og Sør-Trøndelag fylkeskommunes behandling av forslag til handlingsprogram for Miljøpakken for 2017–2020. Tabell 5.21 er derfor basert på prioriteringene av slike tiltak i Miljøpakkens handlingsprogram for perioden 2016–2019.

Tabell 5.21 Forslag til fordeling av midler i bymiljøavtalen inkl. Miljøpakke Trondheim i 2017

	Mill. 2017-kr		
	Budsjett 2017		
	Stat/lokalt	Bom/annen	Totalt
<i>Riksveg:</i>			
E6 Jaktøyen–Sentervegen		275	275
Bymiljøavtale–riksvegtiltak ¹			
Planlegging		5	5
Sum riksveg	0	280	280
Bymiljøavtale, tilskudd til fylkeskommunal infrastruktur	422	3	42
Belønningsmidler i bymiljøavtalen	170		170
<i>Lokale vegtiltak og programområder:</i>			
Bymiljøavtale – lokal andel fylkeskommunal infrastruktur	27	15	42
Gatebrukestiltak/Lokale veger	4	112	116
Tiltak for syklende	11	102	113
Tiltak for gående	8	7	15
Trafikksikkerhetstiltak	36	33	69
Miljøtiltak	2	15	17
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	17	23	40
Planlegging, Informasjon og grunnverv			0
Sum lokale tiltak og programområder	105	307	412
Drift av kollektivtransport		0	0
Sum bymiljøavtale inkl. Miljøpakke Trondheim	317	587	904

¹ Det er foreslått å sette av 200 mill. kr over kap. 1320 post 30 Programområdene til tiltak i bymiljøavtalene i 2017. Fordelingene av disse midlene mellom byområdene og tiltak vil bli gjort når nødvendige avklaringer foreligger.

² Midlene vil i hovedsak bli brukt til oppgradering av holdeplasser.

³ Se egen linje for lokal andel.

Det prioriteres bompenger til videreføring av prosjektet E6 Jaktøya–Sentervegen. Anleggsarbeidene startet opp høsten 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Det er ikke lagt til grunn bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2017.

Virkninger av Miljøpakke Trondheim

Miljøpakken har ti hovedmål. Blant annet skal CO₂-utslippene fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen som reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., antallet personer som er plaget av vegtrafikkstøy skal reduseres med 15 pst. og antallet trafikkulykker skal reduseres med minst 20 pst. Det er utviklet indikatorer

for å følge opp de ti målområdene. Den første evalueringen av Miljøpakken ble gjennomført i 2012, og den siste i 2015. I tillegg er det gjennomført flere mindre reisevaneundersøkelser. Resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2014 er også benyttet i evalueringen.

Evalueringen viser en positiv utvikling innenfor de aller fleste målområdene. Reisevaneundersøkelsene viser at andelen som bruker bil går ned, og kollektiv- og sykkelandelene går opp sammenliknet med situasjonen før oppstart på Miljøpakken. Reisevaneundersøkelsen viser positiv utvikling for Trondheim (utvikling perioden 2009/–2010–2013/–2014). Gangtrafikken har økt med 8 pst. i perioden, sykkeltrafikken har økt med 33 pst. og antall kollektivreisende har økt med 38 pst.

Antallet førere av personbiler har blitt redusert med 2 pst., og nedgangen i bilpassasjerer har vært 21 pst.

Nord-Jærenpakken

Innkrevningen av bompenger på Nord-Jæren startet i 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn en bompengerperiode på 10 år, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99). Finansieringen av bypakken er basert på bompenger, samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 13 (2004–2005), ga Stortinget sin tilslutning til endringer i bompengerordningen ved at takstene ble økt, og det ble lagt opp til kontinuerlig innkreving, dvs. hele døgnet og alle ukedager. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 58 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 230 (2008–2009), sluttet Stortinget seg til et opplegg for å øke inntektene fram til utløpet av bompengerperioden i 2011.

I påvente av avklaringer i forbindelse med arbeidet med Bypakke Nord-Jæren (tidligere omtalt som Jærenpakke 2) som eventuelt skal avløse dagens Nord-Jærenpakke, foreslo Rogaland fylkeskommune å forlenge eksisterende bompengerordning. Stortinget sluttet seg til opplegget med forlengelse i inntil fem år, dvs. til utgangen av 2016, jf. Prop. 28 S (2011–2012) og Innst. 117 S (2011–2012). Gjennom behandlingen av Prop. 36 S (2012–2013) og Innst. 105 S (2012–2013), sluttet Stortinget seg videre til et opplegg som sikrer full-

finansiering av prosjektet E39 Eiganestunnelen innenfor de avklarte økonomiske rammene for pakken.

I Prop. 28 S (2011–2012) er det forutsatt at dersom det ikke er blitt tilslutning til en ny bompengerpakke, skal bompengerordningen for Nord-Jærenpakken opprettholdes inntil forutsatte bompengerbidrag til igangsatte prosjekter og kostnadene ved avvikling av bompengerordningen er finansiert. Det er derfor lagt til grunn at innkrevingen i dagens bomstasjoner videreføres i 2017, i påvente av en endelig avklaring av Bypakke Nord-Jæren.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes og Sola kommuner om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Det er tildelt et samlet statlig tilskudd på 295 mill. kr i fireårsperioden. Målet er nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2013–2016.

Bruk av midler i 2015

Bruken av midler i 2015 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2013–2014), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i den politiske styringsgruppen. Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder ble det i 2015 i hovedsak prioritert midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Tabell 5.22 viser bruken av midler i 2015.

Tabell 5.22 Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2015

	Mill. 2015-kr		
	Regnskap/budsjett 2015		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg¹</i>			
Rv 509 Solasplitten	95	11	106
E39 Eiganestunnelen	115	256	371
Rv 509 Sømmevågen	36	14	50
E39 Hove–Sandved	47	28	75
Sum riksveg	293	309	602
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 505 Skjæveland–Foss Eikeland	9	5	14
Kollektivfelt fv 44 (ikke fordelt)	42	81	123
Tiltak for gående og syklende	21	86	107
Sum lokale vegtiltak og programområder	72	172	244
Sum Nord-Jærenpakken	365	481	846
Belønningsmidler			100

¹ For store riksvegprosjekter og belønningsmidler viser tabellen bevilgninger, og ikke regnskapstall

Forslag til prioriteringer i 2017

Innenfor rammen til riksvegtiltak prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E39 Eiganestunnelen, E39 Hove–Sandved og rv 509 Sømmevågen. Utbyggingen av rv 509 Sømmevågen startet høsten 2014, mens anleggsarbeidene på prosjektet E39 Hove–Sandved startet i mars 2015. Rv 509 Sømmevågen og E39 Hove–Sandved ventes åpnet for trafikk i 2017, mens E39

Eiganestunnelen ventes åpnet for trafikk i 2019. Med forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune videreføres utbyggingen av rv 509 på strekningen Sømmevågen–Sola skole. Anleggsarbeidene startet i september 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2017.

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

Tabell 5.23 Forslag til fordeling av midler i Nord-Jærenpakken i 2017

	Mill. 2017-kr		
	Budsjett 2017		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annet	
<i>Riksveg</i>			
E39 Eiganestunnelen	500	341	841
Rv 509 Sømmevågen	0	0	0
Rv 509 Sømmevågen–Sola skole	0	130	130
E39 Hove–Sandved	42	8	50
Sum riksveg	542	479	1 021
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 505 Skjæveland–Foss Eikeland	20	80	100
Tiltak for gående og syklende	4	20	24
Sum lokale vegtiltak og programområder	24	100	124
Sum Nord-Jærenpakken	566	579	1 145

Nord-Jærenpakken er etablert for å finansiere gitte tiltak. Virkningen av Nord-Jærenpakken i 2017 vil være bedret framkommelighet gjennom ferdigstillelse av vegprosjekter, kollektivprosjekter og tiltak for gående og syklende.

Status for arbeidet med Bypakke Nord-Jæren og bymiljøavtale

På bakgrunn av tilrådinger i konseptvalgutredning (KVU) og den eksterne kvalitetssikringen (KS1), er det lagt til grunn at utviklingen av transportsystemet på Jæren skal baseres på buss og jernbane.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn et mål for den nasjonale transportpolitikken i storbyområdene om at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Et tilsvarende mål er nedfelt i Regionalplan Jæren. For å nå dette målet er det nødvendig å legge til rette for miljøvennlig transport og en arealplanlegging som reduserer transportbehovet.

Samferdselsdepartementet tar sikte på at forhandlingene om en bymiljøavtale mellom staten, Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Nord-Jæren kan startes opp i løpet av kort tid. Staten vil bidra med inntil 50 pst. av kostnadene for Bussveien på Nord-Jæren innenfor ordningen med 50 pst. tilskudd til store fylkeskommunale

kollektivtransportprosjekt i en bymiljøavtale. Prosjektet er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Kostnadene for prosjektet er foreløpig vurdert til 10,1 mrd. kr. Dette må betraktes som et overslag, og den endelige statlige andelen vil bli fastsatt gjennom forhandlingene om bymiljøavtale.

Forutsatt at det inngås en bymiljøavtale foreslår departementet at det bevilges 85 mill. kr i statlige midler til Bussveien i 2017. Midlene skal brukes til tiltak på fv 44 mellom Stavanger og Sandnes.

Bypakke Nord-Jæren vil være en viktig del av en bymiljøavtale for Nord-Jæren. Et forslag til finansiering og utbygging av Bypakke Nord-Jæren ble behandlet av Rogaland fylkeskommune samt Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner høsten 2014. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring av det foreslåtte opplegget (KS2) er nylig avsluttet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til et opplegg for finansiering av Bypakke Nord-Jæren når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 505,1 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 71 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet rv 110 Ørebekk–Simo i Østfold.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. settes det av midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveg langs E6 på strekningen Vevelstadveien–Smedsrudveien i Akershus. I tillegg settes

det av midler til oppstart av bygging av gang- og sykkelveg på fv 118 langs E6 på strekningen Sandbakken–Skjeberg. Det er lagt til grunn bompenger til enkelte mindre tiltak innenfor Bypakke Nedre Glomma.

Under fornying settes det av midler til å ferdigstille utbedringen av E6 Brynstunnelen i Oslo.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
Rv 110	Ørebekk–Simo	798	723	207	125

Rv 110 Ørebekk–Simo

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 255, Prop. 32 S (2014–2015), side 2, og Prop. 1 S (2015–2016), side 105. Prosjektet inngår i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma, jf. Prop. 50 S (2014–2015).

Prosjektet omfatter utvidelse av rv 110 mellom Ørebekk og Simo til firefelts veg over en 1,4 km lang strekning. Vegen skal bygges med to felt i hver kjøretning adskilt av midtrabatt. Ett av feltene i hver retning reserveres som sambruksfelt, eventuelt som kollektivfelt. Prosjektet inkluderer ny og utvidet bruforbindelse over Seutelva. Det skal også bygges sykkelveg og fortau på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2017.

Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 7 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksåsen

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 367 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 2 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet E18 Riksgrensen–Ørje i Østfold. I tillegg er det lagt til grunn midler til fullføring av prosjektet E18 Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus.

Innenfor programområdene settes det av midler til trafikksikkerhetstiltak. Midlene går til videreføring av flere mindre tiltak.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E18	Riksgrensen–Ørje	906	889	132	63
E18	Knapstad–Retvet	1 626	1 605	207	0

E18 Riksgrensen–Ørje

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262, Prop. 1 S (2015–2016), side 105, og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen bygges som tofelts veg med midt-rekkverk og forbikjøringsfelt over en lengde på 6,2 km i Marker kommune i Østfold. Fra riksgrensen til like øst for Ørje sentrum bygges vegen i ny trasé. Gjennom behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) ble prosjektet utvidet med forbikjø-

ringsfelt opp stigningen i retning tollstasjonen ved Riksgrensen.

I Prop. 176 S (2012–2013) var det forutsatt tovegs innkreving av bompenger, både på ny og gammel E18. Med den valgte planløsningen viser det seg at det er tilstrekkelig med bomstasjon på ny E18, plassert øst for nytt kryss med av- og påkjøring for gammel E18. Med denne løsningen vil trafikanter som kommer vestfra både på ny og gammel E18, passere bomstasjonen ved kjøring mot riksgrensen. Trafikanter som kommer østfra på ny E18, må passere bomstasjonen både dersom de velger å kjøre videre på ny E18 eller om de tar av til gamle E18. Siden trafikkstrømmene både på ny og gammel E18 fanges opp, vil den valgte løsningen ikke påvirke bompengeneinntektene.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2017. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 2 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Knapstad–Retvet

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262, og Prop. 1 S (2015–2016), side 106. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen bygges som firefelts veg over en lengde på 6,2 km i Hobøl kommune i Østfold og Ski kommune i Akershus. Strekingen bygges i sin helhet i ny trasé. Det bygges to planskilte kryss og gang- og sykkelveg langs fv 120 fra Elvestad sentrum fram til krysset med nye E18. Vegen krysser Hobølelva i bru på om lag 300 meter.

Anleggsarbeidene startet i februar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2016. Midlene i 2017 går til restarbeider og sluttoppjør.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 302 mill. kr over post 30 for 2017.

Innenfor denne rammen settes det av midler til sluttoppjør og refusjon av forskutterte midler til prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka i Hedmark.

Innenfor programområdene settes det av midler til tilrettelegging for gående og syklende, utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det settes av midler til bygging av gang- og sykkelveg ved E16 fra Kongevegen til kryss med rv 2 i Hedmark og til å utbedre gangbru ved Vikerskogen på rv 35

i Buskerud. Videre er det lagt til grunn midler til restfinansiering av midtrekkverk i Langerudbakken på rv 35 i Buskerud.

Det settes også av midler til planlegging.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 2 337,8 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 1 173 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av E18 Bommestad–Sky og refusjon for E18 Gulli–Langåker. Disse prosjektene inngår i utbyggingen av E18 i Vestfold.

Det settes av midler til finansiering av tidligere påløpte kostnader for Statens vegvesen ved prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal i Aust-Agder. Kostnadene omfatter forberedende arbeider inkl. grunnerverv. Prosjektet skal gjennomføres av Nye Veier AS, jf. Meld. St. 25 (2014–2015).

På E18 i Vest-Agder videreføres prosjektet E18 Varoddbrua.

Innenfor Nord-Jærenpakken videreføres prosjektene E39 Eiganestunnelen, E39 Hove–Sandved og rv 509 Sømmevågen. Med forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune videreføres i tillegg utbyggingen av rv 509 på delstrekningen Sømmevågen–Sola skole. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Det settes av midler til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet rv 23 Dagslett–Linnestad i Buskerud. Videre settes det av midler til restfinansiering av arbeidene på Skjeggstad bru på E18 i Vestfold etter kvikkleireskredet i februar 2015.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til kollektivtrafikktiltak og universell utforming, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det til grunn midler til å starte opp byggingen av midtrekkverk på strekningen Skurve sør–Skurve nord på E39 i Rogaland og gang- og sykkelveg på strekningen Nyåskaivegen–Eigerøy bru på rv 42 i Rogaland. I tillegg legges det til grunn midler til å fullføre byggingen av gang- og sykkelveg på strekningene Midgard–Jernbanegata langs rv 19 i Vestfold og Skjerpe–Krossmoen lang E39 i Rogaland, samt til restfinansiering av byggingen av midtrekkverk mellom Tangen vest og Aust-Agder grense på E18 i Telemark.

Under fornying settes det av midler til bl.a. å ferdigstille arbeidene med utbedring av E18 Fosskolltunnelen i Buskerud og E39 Kirkeheitunnelen i Vest-Agder. Videre settes det av midler til videreføring av arbeidene i seks tunneler på E18 i Nordre Vestfold (Hanekleiva, Løken, Hillestad,

Bringåker, Botne og Brekke) samt til restfinansiering av rv 354 Høgenheitunnelen i Telemark.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 10,3 mill. kr over post 35 Vegutbygging i Bjørvika for 2017.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E18	Bjørvikaprojektet	8 030	7 917	10	75
E18	Bommestad–Sky	5 420	4 630	890	601
E18	Varoddbrua	1 053	926	180	571
E39	Hove–Sandved	825	782	50	118
E39	Eiganestunnelen	3 402	3 329	840	832
Rv 509	Sømmevågen	839	779	0	121
Rv 23	Dagslett–Linnes	2 547	2 271	250	1 714

E18 Bjørvikaprojektet

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 221–222, St.prp. nr. 50 (2004–2005) og Prop. 1 S (2015–2016), side 89–92 og side 108. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Anleggsarbeidene for første etappe startet sommeren 2005. Tunnelen under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for trafikk høsten 2010, Nordenga bru ble åpnet for trafikk i august 2011 og av- og påkjøringsrampene ved Havnelageret ble åpnet høsten 2012.

Andre og siste etappe omfatter nytt lokalt riksvegsystem i Bjørvika. Anleggsarbeidene startet høsten 2011. Nylandsvegen bru ble åpnet for trafikk i desember 2013, og Kong Håkon 5. gate og deler av Dronning Eufemias gate ble åpnet for trafikk i juni 2014. Resten av Dronning Eufemias gate ble ferdigstilt i juni 2015. Etter 2015 er det bare delvis ombygging av Bispegata som står igjen. Disse arbeidene er avhengig av utbyggingen av Follo-banen. Trolig vil arbeidene bli gjennomført i 2018–2019 mot tidligere planlagt i 2017–2018. Ombyggingen av Bispegata krever ny reguleringsplan. Denne er ennå ikke vedtatt av Oslo kommune.

E18 Bommestad–Sky

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 269–271, og Prop. 1 S (2015–2016), side 108. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 123 S (2012–2013) og Prop. 32 S (2014–2015). Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 til firefelts veg gjennom Vestfold.

Strekningen bygges som firefelts veg over en lengde på 6,7 km i Larvik kommune i Vestfold. Utbyggingen omfatter en bru på 570 meter på nye E18 som delvis går over innsjøen Farris, og to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km henholdsvis øst og vest for Farris. Videre inngår bygging av et planskilt kryss ved Farriseidet. I tilknytning til dette krysset vil det gjennomføres en betydelig ombygging av lokalvegsystemet, inkludert ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg mellom Bommestad og Lovisenlund. I tillegg vil det bli etablert en kollektivterminal.

Anleggsarbeidene startet i januar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2017. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 540 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Varoddbrua

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 268, i Prop. 1 S (2015–2016), side 108, og Prop. 126 S (2015–2016), side 2.

Prosjektet omfatter riving av eksisterende hengebra og etablering av ny bru mellom dagens bruer. Lengden på den nye brua blir om lag 650 m.

Den nye brua skal betjene østgående biltrafikk. Kassebrua fra 1994 skal fortsatt betjene vestgående biltrafikk. Begge bruene skal ha to kjørefelt pluss ett kollektivfelt, til sammen seks felt. Dagens gang- og sykkelveg på kassebrua gjøres om til kollektivfelt. Gang- og sykkelveg for begge retninger etableres på den nye brua og knyttes til eksisterende vegnett.

Det legges opp til anleggsstart i desember 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020.

E39 Hove–Sandved

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) som del av prosjektet E39 Ålgård–Sandved, Prop. 32 S (2014–2015), og Prop. 1 S (2015–2016), side 108–109. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Sandnes kommune i Rogaland og er første etappe i utbyggingen av strekningen Ålgård–Sandved. Prosjektet omfatter ombygging av dagens tofelts veg med midtrekkverk til firefelts veg på en 1,6 km lang strekning. I tillegg inngår ombygging av om lag 1,3 km av rv 13 og fv 325.

Anleggsarbeidene startet i mars 2015 og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2017. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 8 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Eiganestunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 223, Prop. 109 S (2011–2012), Prop. 97 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2014–2015), side 103. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter bygging av 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene, inkl. Eiganestunnelen som er 3,7 km lang. Tunnelen har en fellesstrekning på om lag 0,9 km med Hundvågtunnelen på Ryfast-prosjektet. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien bygges om til lokalveg, og Byhaugtunnelen på dagens E39 blir lagt om for å inngå i lokalvegnettet.

Anleggsarbeidene startet i april 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 340 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 23 Dagslett–Linnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 275, og Prop. 1 S (2015–2016), side 109. Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 146 S (2014–2015).

Prosjektet ligger i Røyken og Lier kommuner i Buskerud og omfatter bygging av 5,5 km ny firefelts veg. Vegen vil delvis følge dagens trasé og delvis gå i ny trasé. Hovedelementene i prosjektet er en tunnel på 2,2 km og nye kryss ved Dagslett og Linnes. I prosjektet inngår også bygging av 3 km gang- og sykkelveg.

Det legges opp til anleggsstart i august 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 150 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 509 Sømmevågen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 156 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2015–2016), side 109. Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Sola kommune i Rogaland og omfatter ombygging av dagens veg til firefelts veg fra Solasplitten til Sømmevågen vest. Prosjektet omfatter også ombygging av Flyplassvegen inn mot Stavanger lufthavn, Sola. Totalt blir det bygd om lag 2,7 km firefelts veg. I tillegg inngår bygging av nytt planskilt kryss mellom rv 509 og Flyplassvegen og bygging av om lag 6 km gang- og sykkelveg.

Anleggsarbeidene startet i november 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2017. I hovedsak som følge av endringer i entreprenørens gjennomføringsplan for anleggsarbeidene, vil byggeaktiviteten i 2017 bli finansiert med mindreforbruk tidligere år.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 551,2 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 1 292 mill. kr i bompenger.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Svegajtjørn–Rådal i Hordaland. Det settes også av midler

til refusjon av forskutterte midler til utbyggingen av E39 Nyborgkrysset i Hordaland.

I Sogn og Fjordane legges det til grunn statlige midler til å fullføre utbyggingen av E39 på strekningene Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord. Det settes av midler til restfinansiering av prosjektet E39 Lavik ferjekai som ble åpnet for trafikk i 2014. Videre settes det av statlige midler til anleggsstart for prosjektet E39 Bjørset–Skei.

Prosjektet rv 555 Sotrasambandet skal gjennomføres som et OPS-prosjekt, jf. Prop. 1 S (2014–2015), side 76, og Meld. St. 25 (2014–2015). Det settes av statlige midler i 2017 til forberedende arbeider inkl. flytting av høyspentlinje og grunnerverv.

Innenfor programområdene settes det i hovedsak av midler til trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming, utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende.

Det legges til grunn midler til bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Nesttun–Skjold på E39 og strekningen Gyldenpriskrysset–Carl Konows gate på rv 555 i Hordaland. I tillegg prioriteres midler til bygging av gang- og sykkel-

veg på strekningen Gismarvik–Aksdal på E39 i Rogaland. Videre legges det til grunn midler til videreføring av byggingen av midtrekkverk på strekningen Tuft–Flatøy på E39 i Hordaland og til byggingen av undergang under E39 ved Ekset i Møre og Romsdal. Videre settes det av midler til refusjon av forskutterte midler til ombyggingen av Bergen busstasjon og til kollektivfelt på rv 555 på strekningen Breiviksskiftet–Drotningvik. Det settes av midler til å videreføre utbedringen av Førlandskrysset på E39 i Rogaland inkl. bygging av midtrekkverk. Det settes også av midler til å videreføre tilretteleggingen for gående og syklende på strekningen Minde allé–Fabrikkveg på E39 i Bergen. Det er lagt til grunn bompenger til mindre tiltak innenfor Førdepakken i Sogn og Fjordane.

Under fornying settes det av midler til å fullføre utbedringen av Mundalsberget- og Bjørsviktunnelene. I tillegg settes det av midler til å videreføre arbeidene i Masfjord- og Bømlafjordtunnelene på E39 i Hordaland og til Rotsethorn-, Blindheim- og Moatunnelene på E39 i Møre og Romsdal.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E39	Rogfast ¹	-	15 310	100	15 210
E39	Svegatjørn–Rådal	7 554	6 967	1 490	3 835
E39	Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord	697	715	88	10
E39	Bjørset–Skei	846	784	144	507

¹ Foreløpig styringsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

E39 Rogfast

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 282–283, Prop. 117 S (2012–2013), Prop. 1 S (2015–2016), side 110, og Prop. 126 S (2015–2016).

Regjeringen har som langsiktig ambisjon å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim til ferjefri standard. Utbyggingen av en ferjefri forbindelse mellom Nord-Jæren og Haugalandet, E39 Rogfast, er starten på det langsiktige arbeidet med å utvikle E39 til en effektiv og rask transportåre som binder sammen de store vekstregionene langs kysten.

Prosjektet E39 Rogfast er planlagt å omfatte en undersjøisk toløps tunnel under Boknafjorden mellom kommunene Randaberg og Bokn i Rogaland. Det er også planlagt en ettløps tunnelarm opp til Kvitsøy som del av prosjektet. Tunnelen vil bli 26,7 km lang, mens armen opp til Kvitsøy vil bli 3,7 km lang. Armen til Kvitsøy med tilknytning til fv 551 blir fylkesveg. Med en planlagt dybde på 392 m under havoverflaten vil Rogfast bli både verdens lengste og dypeste undersjøiske vegtunnel. Tunnelen er planlagt med en maksimal stigning på 5 pst., mot opprinnelig planlagt en maksimal stigning på 7 pst. Maksimal stigning i tunnelarmen opp til Kvitsøy er opprettholdt uendret på 7

pst. Det er beregnet at prosjektet vil få en årsdøgntrafikk på om lag 5 900 kjøretøyer (ÅDT) i åpningsåret, som vil stige til over 13 000 kjøretøyer når bompengene innkrevingen avsluttes.

Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg vil skje i det tilstøtende Harestadkrysset, som er forutsatt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren.

I tillegg til at ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og fv 521 Mekjarvik–Kvitsøy legges ned når Rogfast åpnes for trafikk, er det forutsatt at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele prosjektet, herunder reguleringsplaner for massedeponier. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) pågår. Regjeringen tar sikte på å legge fram et opplegg for utbygging og delvis bompengefinansiering av prosjektet så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Gjennom behandlingen av Prop. 126 S (2015–2016) har Stortinget samtykket i at dagens forhåndsinnkreving av bompenger i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen blir forlenget til endelig bompengeprogger for prosjektet er behandlet av Stortinget, avgrenset til utgangen av 2017.

E39 Svegatjørn–Rådalen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 283, og Prop. 1 S (2015–2016), side 110. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 134 S (2013–2014).

Prosjektet ligger i kommunene Os og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts veg i ny trasé vest for Nesttun. Om lag 13 km av strekningen legges i tre tunneler. I tillegg blir om lag 3 km av rv 580 lagt i ny trasé forbi Lagunen kjøpesenter, delvis i tunnel. Det bygges en ny fylkesvegarm fram til Lyseklostervegen, og fv 163 i Lysefjordområdet vil bli rustet opp. Det skal etableres to kryss i Os kommune og ett i Bergen kommune. E39 og rv 580 kobles sammen på Nordås i et kryss som ligger delvis i fjell. Utbyggingen gir en beregnet reduksjon i kjøretid på om lag 17 minutter.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 1 250 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord

Prosjektet er omtalt i Meld. nr. 26 (2012–2013), side 281, og Prop. 1 S (2015–2016), side 110.

Prosjektet ligger i Gaular kommune i Sogn og Fjordane. De to strekningene bygges som ett prosjekt og omfatter 9 km veg, hvorav vel 3 km bygges i ny trasé forbi Sande sentrum. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 1 km, en bru på om lag 100 meter og om lag 2 km gang- og sykkelveg.

Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 80 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 20 mill. kr i forhold til kostnadsrammen. Dette skyldes ekstra tiltak på grunn av dimensjonering for 200-årsflom og ekstra sikringstiltak ved påhuggene for tunnelen. I tillegg er brua over elva omprosjektert fordi det er nødvendig med fundamentering på pæler.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2016. Midlene i 2017 går til restarbeider.

E39 Bjørset–Skei

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 282, og Prop. 1 S (2015–2016), side 110.

Strekningen Bjørset–Skei på E39 i Jølster kommune i Sogn og Fjordane er på om lag 11 km og har til dels svært dårlig standard, med svingete veg, smal vegbane uten gul midtlinje, varierende bæreevne og mange avkjørsler. Med unntak av om lag 100 meter ved Skei er det ingen tilrettelegging for gående og syklende.

Prosjektet omfatter utvidelse av vegen til 8,5 m vegbredde og utretting av svinger. Fra Bjørset til Indre Årdal er det planlagt ekstra bred skulder for myke trafikanter, og fra Indre Årdal til Skei er det planlagt gang- og sykkelveg. En rekke avkjørsler er planlagt sanert eller samlet. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt.

Den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er gjennomført. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme for prosjektet på 765 mill. 2016-kr og en kostnadsramme på 825 mill. 2016-kr. Omregnet til 2017-prisnivå blir styringsrammen 784 mill. kr og kostnadsrammen 846 mill. kr, jf. forslag til romertallsfullmakt.

Det er lagt opp til anleggsstart i mars 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

E39 Ålesund–Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 178 mill. kr over post 30 for 2017.

Innenfor denne rammen legges det til grunn midler til refusjon av forskutterte midler for prosjektet E39 Harangen–Høgkjølen i Sør-Trøndelag.

Innenfor programområdene settes det av midler til utbedringstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Bl.a. settes det av midler til utbedring av Vestnes ferjekai på E39 i Møre og Romsdal og til bygging av gang- og sykkelveg på E39 ved Hjelset i Møre og Romsdal. Det settes også av midler til planlegging.

Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 88,4 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 10 mill. kr i tilskudd.

Innenfor denne rammen er det satt av midler til refusjon til bompengeselskapet etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland.

Det legges til grunn statlige midler og lokalt tilskudd til utbygging av rv 9 ved Skomedal i Setesdal i Aust-Agder.

Innenfor programområdene legges det til grunn midler til trafikksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende og servicetiltak. Det settes av

midler til bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Harstadberget–Valle på rv 9 i Setesdal. Videre settes det av midler til å bygge overgang m.m. på rv 13 ved Bjørgum skole i Hordaland og gang- og sykkelveg på strekningen Fardal–Ylvisåker på rv 55 i Sogn og Fjordane, samt til å bygge rasteplasser på rv 13 ved Vangsnes og Hella. Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 384,2 mill. kr over post 31 for 2017. I tillegg er det forutsatt 0,6 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det til grunn midler til å videreføre arbeidene med skredsikring av rv 13 ved Joberget i Hordaland. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2013–2014). Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i august 2018.

Videre settes det av midler til å videreføre arbeidene med skredsikring av rv 13 ved Deildo i Hordaland. Anleggsarbeidene starter i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2018.

Det prioriteres også midler til anleggsstart for skredsikringsprosjektet rv 13 Vik–Vangsnes i Sogn og Fjordane.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
Rv 13	Joberget ¹	-	556	145	67
Rv 13	Vik–Vangsnes	668	608	60	548

¹ Foreløpig prognose for sluttkostnad.

Rv 13 Joberget

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 286, og Prop. 1 S (2015–2016), side 111. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom Vossapakken, jf. Prop. 81 S (2013–2014).

Prosjektet omfatter bygging av 4,6 km ny veg, hvorav om lag 2 km er tunnel. Fv 572 blir lagt om i en lengde på 290 m. Det vil bli etablert to kryss; ett for tilkobling til lokalvegnettet ved Øvre Vassenden og ett for tilkobling til fv 572. Prosjektet vil sikre en skredutsatt strekning og eliminere en flaskehals ved Øvre Vassenden.

Under anleggsarbeidet i april 2016 skjedde det en større utglidning av masser i Granvinsvatnet. Etter utglidningen er det gjort flere grunnboringer i området, og geoteknisk vurdering foreligger. Valg av løsning for å komme videre med anleggsarbeidene vil bli gjort med det aller første. På grunn av masseutglidningene, samt mer krevende arbeid med løsmassetunnelen på strekningen, er det ventet at kostnadene vil øke med 170 mill. kr i forhold til styringsrammen, og om lag 25 mill. kr i forhold til revidert kostnadsramme. Det er fortsatt usikkerhet knyttet til valg av løsning forbi skredområdet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig prognose for sluttkostnad og revidert kostnadsramme

for prosjektet og i den sammenheng orientere om valgt løsning.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes nå åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2016. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 0,6 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 13 Vik–Vangsnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 286.

Strekningen mellom Vik og Vangsnes er svært utsatt for skred. Det er registrert 134 skred i perioden 1986 til 2012. Prosjektet omfatter bygging av om lag 3,8 km ny veg, inkl. en om lag 3 km lang tunnel på den mest skredutsatte delen av strekningen.

Med grunnlag i anslag for prosjektet rv 13 Vik–Vangsnes legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 567 mill. 2014-kr og kostnadsramme på 624 mill. 2014-kr. Omregnet til 2017-prisnivå blir styringsrammen 608 mill. kr og kostnadsrammen 668 mill. kr, jf. også forslag til romertallsfullmakt.

Det er lagt opp til anleggsstart høsten 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 038,5 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 1 934,3 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre ut-

byggingen av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud.

Det settes også av statlige midler til å videreføre utbedringen av fire delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark, jf. Prop. 134 S (2014–2015). Anleggsarbeidene startet i mai 2015, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018. I tillegg settes det av midler til å videreføre utbyggingen av E134 Gvammen–Århus i Telemark.

Det legges også til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av Ryfylkesambandet (Ryfast) på rv 13 i Rogaland.

Det settes av statlige midler til å videreføre arbeidene på prosjektet rv 36 Skyggstein–Skjelbredstrand i Skien kommune i Telemark. Videre settes det av bompenger til å videreføre utbyggingen av rv 36 på strekningen Slåttekås–Årnes i Nome og Sauherad kommuner i Telemark, jf. Prop. 108 S (2014–2015). Anleggsarbeidene startet i september 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018.

Innenfor programområdene legges det til grunn midler i hovedsak til utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende. Til E134 i Telemark settes det av midler til ny Ørvella bru og refusjon av forskutterte midler fra Vinje kommune og Telemark fylkeskommune til prosjektet Grungedal–Grunge kirke. I tillegg settes det av midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Ølen–Ølensvåg på E134 i Rogaland. Det legges til grunn lokalt tilskudd til bygging av rundkjøring og fortau ved Dalavegen på rv 13 i Strand kommune i Rogaland. Det settes også av midler til planlegging. Innenfor Haugalandspakken legges det til grunn bompenger til grunnerverv.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E134	Damåsen–Saggrenda	5 037	4 437	615	2 060
E134	Gvammen–Århus	2 416	2 236	340	913
Rv 13	Ryfast	7 825	7 318	1 430	1 841
Rv 36	Skyggstein–Skjelbredstrand	648	589	200	286

E134 Damåsen–Saggrenda

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 292, og Prop. 1 S (2015–2016), side

112. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 49 S (2014–2015).

Prosjektet ligger i kommunene Kongsberg og Øvre Eiker i Buskerud og omfatter bygging av

13,2 km veg i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km bygges som firefelts veg, og resten som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km. I tillegg bygges det planskilte kryss i Damåsen og i Saggrenda og om lag 10 km med lokale sideveger. Prosjektet omfatter også fullføring av Darbunedeføringen på fv 72 og bygging av ny Teigen jernbaneundergang på fv 286.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og ny E134 ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 515 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E134 Gvammen–Århus

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 241, Meld. St. 26 (2012–2013), side 292, Prop. 156 S (2012–2013), og Prop. 1 S (2015–2016), side 112–113.

Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny veg, hvorav 9,4 km i tunnel. Vegen bygges med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppperking. Den nye vegen fører til at E134 mellom Hjartdal og Seljord kortes inn med om lag 11 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

Rv 13 Ryfast

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 128, St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, og Prop. 1 S (2015–2016), side 113. Prosjektet er vedtatt finansiert med lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter en strekning på 20,7 km og omfatter to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og Solbakktunnelen er 14,3 km lang. Videre skal det bygges en kollektivterminal med rundt 100 parkeringsplasser på Solbakk og en ny gang- og sykkelveg mellom Solbakk og Tau på om lag 1,5 km. Overskuddsmassene fra tunnelene vil bli benyttet til vegareal på Solbakk og nytt næringsareal på Buøy og i Jåttåvågen i Stavanger. Hundvågtunnelen har en fellesstrekning med Eiganestunnelen på om lag 0,9 km.

I finansieringsplanen for Ryfast ble det bl.a. forutsatt 30 mill. kr i tilskudd fra Stavanger næringsforening. Etter en langvarig dialog med næringsforeningen viser det seg at det ikke er vilje til å stille med de forutsatte midlene til tross for at lokalt næringsliv var en sterk pådriver for prosjektet. For å unngå ytterligere bompengebelastning,

legger Samferdselsdepartementet til grunn at det manglende tilskuddet erstattes med statlige midler.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 1 290 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 292, og Prop. 1 S (2015–2016), side 113. Prosjektet inngår i Bypakke Grenland, fase 1, men forutsettes finansiert med statlige midler, jf. Prop. 134 S (2014–2015).

Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts veg med midtrekkverk i ny trasé. I tillegg inngår nødvendige tilknytninger til dagens vegnett, bl.a. med to nye rundkjøringer. Tre bruer og to løsmassetunneler inngår i prosjektet. Det skal bygges en strekning med gang- og sykkelveg. Den nye vegen innkorter rv 36 med om lag én km.

Det legges opp til anleggsstart i september 2016, mot tidligere forutsatt i november 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018.

Rv 7 Hønefoss–Bu og rv 52 Gol–Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 135,2 mill. kr over post 30 for 2016.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler til refusjon for prosjektet rv 7 Sokna–Ørgenvika i Buskerud.

Innenfor programområdene settes det av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Bl.a. settes det av midler til restfinansiering av utbedringen av Trøo jernbaneundergang på rv 7 i Buskerud. Under kollektivtrafikktiltak og universell utforming legges det til grunn midler til refusjon til Knutepunkt Geilo i Buskerud. Det settes også av midler til planlegging.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 203,4 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 627 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av midler til å videreføre utbyggingen av E16 Sandvika–Wøyen i Akershus.

Det er settes også av midler til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Oppland.

På rv 5 settes det av midler til å videreføre utbyggingen av rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane. Anleggsarbeidene startet i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2018.

Innenfor programområdene legges det til grunn midler til trafikksikkerhetstiltak, tiltak for gående og syklende, kollektivtrafikktiltak og universell utforming og utbedringstiltak. Bl.a. settes det av midler til bygging av gangtunnel under E16 ved Dalegården i Hordaland og midler til å etablere skredvoll ved E16 i Flåm i Sogn og Fjordane. Det settes også av midler til planlegging.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedringen av Gudvanga- og Flenjatunnelene på E16 i Sogn og Fjordane.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 508,1 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2017. Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av strekningene Øye–Eidsbru og Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen. I tillegg settes det av midler til restfinansiering for strekningen Smedalsosen–Maristova–Borlaug.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E16	Sandvika–Wøyen	4 370	4 039	912	1 438
E16	Bjørnum–Skaret ¹	-		100	
E16	Bagn–Bjørgo	1 666	1 500	430	750
E16	Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen	1 877	1 645	239	70
E16	Øye–Eidsbru	783	712	250	376

¹ Avventer avklaringer etter gjennomført KS2.

E16 Sandvika–Wøyen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 294–295, Prop. 97 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2015–2016), side 89–95 og side 114. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Strekningen er 3,5 km lang, og er planlagt utbygd som firefelts veg i tunnel (Bjørnegård-tunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som firefelts veg i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika, der dagens E16 fjernes og deler av Sandvikaringen rustes opp. Nord for Hamang får dagens E16 funksjon som lokalveg og som omkjøringsveg når vedlikehold eller hendelser gjør dette nødvendig.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 447 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Bjørnum–Skaret

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 296.

Dagens E16 fra Bjørnum i Bærum kommune i Akershus til Skaret i Hole kommune i Buskerud er om lag 8,4 km lang. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2015 var om lag 13 700 kjøretøy ved Bjørnum og om lag 11 300 kjøretøy ved Sollihøgda. I helger og ved høytider er trafikken betydelig høyere. Dagens veg er en to- og trefelts veg med varierende standard og vegbredde.

Til sammen om lag 2,5 km av strekningen har midtrekkverk. Deler av strekningen er smal og svingete med stigninger opp mot Sollihøgda. Dette medfører avviklingsproblemer, særlig vinterstid. Deler av strekningen har mange avkjørings- og flere kryss i plan. For tettbebyggelsen på Sollihøgda utgjør dagens E16 en betydelig barriere, og det er problemer med støy og lokal luftforurensning. Ved hendelser er fv 285 til/fra Lier og Drammen eneste omkjøringsmulighet.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts veg. Det skal bygges en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda og en tunnel på om

lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda. Utbyggingen vil gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen. Dagens E16 vil inngå i et lokalvegssystem.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet, er det lagt opp til anleggsstart i 2018. I 2017 vil det bli gjennomført prosjektering, grunnerverv og andre forberedende arbeider.

E16 Bagn–Bjørgo

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 295, Prop. 101 S (2011–2012), Prop. 93 S (2013–2014), side 74, og Prop. 1 S (2015–2016), side 114–115. Prosjektet er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 140 S (2014–2015). Prosjektet inngår i en samlet utbygging på strekningen Fønhus–Bagn–Bjørgo som er nærmere omtalt i Prop. 101 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende veg til tofelts veg med 8,5 m vegbredde. Fra nord for Bagn sentrum skal det bygges en 4,3 km lang tunnel med forbikjøringsfelt i stigningen retning Bjørgo. Videre følges i hovedsak dagens trasé med bygging/ombygging av flere kryss, en bru på om lag 150 meter over Begna og flere mindre bruer og underganger. I tillegg kommer tilpasninger til lokalt vegnett, samt støytiltak. På avlastet veg vil det bli utført utbedringer. Der ny E16 går i tunnel, vil dagens veg bli et tilbud for gående og syklende. Utbyggingen vil føre til en innkorting av E16 med om lag 1,2 km.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, mot tidligere forutsatt våren 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 180 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 295–296, Prop. 156 S (2012–2013), Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og Prop. 1 S (2015–2016), side 115. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Veg i dagen følger stort sett eksisterende trasé, og legges høyt i terrenget med slake skråninger for å redusere problemene med snødrev.

Anleggsarbeidene startet i mai 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2017.

E16 Øye–Eidsbru

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 293–294, og Prop. 1 S (2015–2016), side 115. Prosjektet er siste etappe av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet omfatter om lag 4 km veg i ny trasé utenom Øye sentrum i Vang kommune i Oppland. Om lag 2 km av vegen legges i tunnel. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde.

På grunnlag av kontraktinngåelse med valgt entreprenør, kan det være grunnlag for kostnadsreduksjoner i prosjektet. Samferdselsdepartementet vil eventuelt komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2018.

Anleggsarbeidene startet i juni 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2018.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 2 291,6 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 320 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til fullføring av prosjektet E6 Frya–Sjoa i Oppland. Videre settes det av statlige midler til utbyggingen av nytt kryss for avkjøringen fra E6 mot Oslo lufthavn Gardermoen. Anleggsarbeidene startet i august 2015, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2016. Midlene i 2017 går til sluttoppgjør.

Det settes også av midler til refusjon for prosjektene E6 Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark og rv 706 Nordre avlastningsveg i Trondheim.

Videre er det prioritert statlige midler til ev. anleggsstart på E6 på strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag. Prioriteringen er med forbehold om Stortingets tilslutning til ett opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Innenfor Miljøpakke Trondheim settes det av statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen.

Det legges også til grunn midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet rv 4 Lunner grense–Jaren inkl. Lygna sør i Oppland.

Innenfor programområdene settes det av midler i hovedsak til tilrettelegging for gående og syklende, samt miljøtiltak og servicetiltak. Bl.a. videreføres byggingen av gang- og sykkelveg på strekningen Toftemo–Dovre på E6 i Oppland. Videre legges det til grunn statlige midler og bompenger

til bygging av gang- og sykkelveger innenfor Oslo-pakke 3. Bl.a. settes det av midler til bygging av gang- og sykkelveg langs E6 på strekningene Ole Deviks vei–Teisenveien i Oslo og Kjellerholen–Hekseberg i Akershus. Videre legges det til grunn midler til gang- og sykkelveg langs rv 150 på strekningen Nydalen–Storo i Oslo (inkl. kollektivfelt) og langs rv 163 Veitvet–Grorud stasjon i Oslo. Det settes også av midler til kryssing av rv 150 ved Ullevål i Oslo.

Under fornying settes det av midler til utbedring av tunneler i Oslo. Dette omfatter midler til ferdigstillelse av utbedringsarbeidene i de to Granfosstunnelene og Tåsentunnelen på rv 150. Det prioriteres midler til å starte arbeidene med utbedring av Ekeberg- og Svartdalstunnelene på E6. Videre legges det til grunn midler til reparasjon av drenering for E6 mellom Hvam og Gardermoen nord i Akershus.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E6	Frya–Sjoa	6 913	6 849	850	230
E6	Vindåsliene–Korporalsbrua ¹	-	1 685	20	1 530
E6	Jaktøya–Klett–Sentervegen	2 926	2 700	275	1 336
Rv 4	Lunner grense–Jaren og Lygna sør	2 853	2 666	216	0

¹ Foreløpig styringsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

E6 Frya–Sjoa

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 247–248, Prop. 97 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2015–2016), side 116–117. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 51 S (2012–2013), og er første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Ringebru og Otta.

Strekningen Frya–Sjoa ligger i kommunene Sør-Fron, Nord-Fron og Sel i Oppland og er om lag 34 km lang. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2016. Midlene i 2017 går til tiltak på eksisterende E6 og sluttoppgjør.

E6 Vindåsliene–Korporalsbrua

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 302, Meld. St. 25 (2014–2015), side 11, og Prop. 1 S (2015–2016), side 117

Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en om lag 7 km lang strekning. Veggen bygges dels i eksisterende trasé og dels i ny trasé. I Soknedal legges vegen utenom sentrum og ned mot elva Sokna. Nord for Soknedal sentrum bygges en 3,6 km

lang tunnel. Sør for Soknedal vil det bli etablert et planskilt kryss. Bygging av sammenhengende gang- og sykkelveg og omlegging av lokalvegnettet inngår i prosjektet. Ny E6 vil bli om lag 1 km kortere enn dagens veg. Prosjektet vil føre til bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og miljøforhold.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) er startet opp. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering blir lagt fram for Stortinget så snart nødvendige avklaringer foreligger.

E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 301–303, og Prop. 108 S (2014–2015), side 6, og Prop. 1 S (2015–2016), side 117. Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013).

Prosjektet er en videreføring av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Jaktøya og Tonstad. Den nordligste delen fra Sentervegen til Tonstad ble åpnet for trafikk høsten 2013. Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg over en strekning på 7,9 km.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 175 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 245 og 249, Meld. St. 26 (2012–2013), side 301 og 304, og Prop. 1 S (2015–2016), side 118. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 50 S (2012–2013), og er første etappe av den planlagte utbyggingen av rv 4 mellom Roa og Jaren.

Prosjektet ligger i Gran kommune i Oppland. Strekningen Lunner grense–Jaren er om lag 9 km og bygges som firefelts veg. Vegen legges i en 1,7 km lang tunnel øst for Gran sentrum. Utbyggingen på Lygna sør omfatter om lag 3,4 km tofelts veg med midtrekkverk.

Anleggsarbeidene på Lygna sør startet i mai 2013, og strekningen ble åpnet for trafikk i juli 2014. Utbyggingen av Lunner grense–Jaren startet i august 2013, og dagstrekningen ventes åpnet for trafikk i desember 2016 som tidligere forutsatt. På grunn av forsinket ferdigstilling av elektroarbeider og styringssystem ventes tunnelen åpnet for trafikk i løpet av første kvartal 2017. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 15 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2017 går til slutføring av elektroarbeidene i tunnelen, tiltak på eksisterende rv 4 i Gran sentrum og sluttoppgjør.

Rv 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 86,5 mill. kr over post 30 for 2017.

Det settes av midler til forberedende arbeider på rv 3/rv 25 Ommangsvolden–Grundset som skal gjennomføres som et OPS-prosjekt, jf. Prop. 1 S (2014–2015), side 76, og Prop. 1 S (2015–2016), side 118. KS2-prosessen er startet opp. Det er nødvendig med nye lokalpolitiske vedtak knyttet til bompengeopplegget på grunn av endrede forutsetninger for finansiering av prosjektet (OPS-prosjekt). Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram bompengeproposisjon for Stortinget så snart nødvendige avklaringer foreligger.

Innenfor programområdene settes det i hovedsak av midler til trafikksikkerhetstiltak. Det settes bl.a. av midler til tiltak for å øke trafikksikkerheten på rv 3 mellom Hedmark grense og Nåver-

dalsbrua i Sør-Trøndelag. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Rv 15 Otta–Måløy

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 31,5 mill. kr over post 30 for 2017.

Innenfor programområdene settes det av midler til trafikksikkerhetstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Bl.a. settes det av midler til trafikksikkerhetstiltak på rv 15/E39 mellom Nor bru og Hjelle i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter også utvidelse av vegen, bygging av gang- og sykkelveg og etablering av busslommer.

Det settes også av midler til planlegging.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 301 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 7 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen settes det av midler til restfinansiering for prosjektet E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal.

Innenfor programområdene settes det av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Til E136 i Møre og Romsdal settes det av midler til å videreføre bygging av kontrollstasjon og utbedring av Rauma bru.

Under fornying settes det av midler til å videreføre utbedringen av Innfjord- og Måndalstunnelene på E136 og Ellingsøy- og Valderøytunnelene på rv 658 i Møre og Romsdal. Det settes av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 154 mill. kr over post 31 for 2017. Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal. I tillegg legges det til grunn midler til restfinansiering for prosjektet Vågstrandstunnelen på E136 i Møre og Romsdal.

Rv 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 190,0 mill. kr over post 30 for 2017.

Innenfor denne rammen legges det opp til å videreføre utbyggingen av prosjektet rv 70 Meisingset–Tingvoll i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. Anleggsarbeidene startet i mars 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018.

Det settes også av midler til planlegging.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige**E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 560,3 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 510 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen er det lagt til grunnmidler til videreføring av prosjektene E6 Helgeland sør, E6 Helgeland nord og rv 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland.

Innenfor programområdene settes det i hovedsak av midler til trafikksikkerhetstiltak, samt utbedringstiltak og miljøtiltak.

For E6 i Nord-Trøndelag videreføres byggingen av midtrekkverk på strekningen Vassmarka–

Ronglan og etablering av jernbaneundergang ved Vintermyr. På E14 videreføres utbedringen av Forra bru inkl. vegen på begge sider av brua. Det settes også av midler til utbedring av Reinå bru. Videre settes det av midler til refusjon av forskuterte midler for miljøgate på E6 i Namsskogan.

Under fornying settes det av midler til restfinansiering av utbedringsarbeidene i Helltunnelen på E6 i Sør-Trøndelag. Videre settes det av midler til å ferdigstille utbedringsarbeidene i seks tunneler på E6 i Nordland (Korgfjell, Finneidfjord, Neset, Illhølia, Saksenvik og Kvænfloget). I tillegg settes det av midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E6	Helgeland sør ¹	-	-	3 73 ²	
E6	Helgeland nord	1 953	1 953	703	515
Rv 77	Tjernfjellet	569	517	135	214
Rv 80	Hunstadmoen–Thallekrysset	2 568	2 508	475	960

¹ Rettsprosess pågår

² Inkluderer også 71 mill. kr over underposten Fornyning

E6 Helgeland sør

E6 Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 312–313, Prop. 55 S (2013–2014), og Prop. 1 S (2015–2016), side 120. Prosjektet utgjør andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er foreslått delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015).

Det er lagt opp til å bygge ut til sammen om lag 80 km veg, fordelt på 9 delstrekninger. Som for E6 Helgeland nord, er utbyggingen av 7 av delstrekningene blitt lyst ut i en samlet konkurranse, også kalt en vegutviklingskontrakt. Samme entreprenør står for utbygging samt drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år. Tiltakene på disse delstrekningene omfatter utvidelse av vegbredde, utretting av svinger, styrking av bæreevne i eksisterende vegtrasé, utbedring av bruer og tunneler, samt bygging av gang- og sykkelveger.

For utbygging av delstrekningene Kapskarmo–Brattåsen og Brattåsen–Lien vil det bli benyttet tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. E6 skal legges i ny

trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 22 km. Det skal bl.a. bygges en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt vegnett.

Anleggsarbeidene innenfor vegutviklingskontrakten var opprinnelig antatt startet opp høsten 2016. Som følge av en pågående tvist knyttet til gyldigheten av ett av de mottatte tilbudene, vil anleggsarbeidene først starte i 2017. Tidspunktet for anleggsstart på strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien må vurderes nærmere.

Departementet vil komme tilbake til prognose for sluttkostnad når det foreligger nærmere avklaringer.

Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 132 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Helgeland nord

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 312–313, og Prop. 1 S (2015–2016),

side 115. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2013–2014).

Prosjektet omfatter utbedring av til sammen 62 km veg fordelt på 10 delstrekninger mellom Korgen og Bolna. På store deler av strekningen vil utbyggingen gjennomføres ved en utvidelse av vegbredden, utretting av svinger samt forsterkning av bæreevne i eksisterende vegtrasé.

For å legge til rette for effektiv gjennomføring av utbedringsarbeidene, blir det prøvd ut en ny type kontrakt som innebærer at samme entreprenør får ansvaret for både utbedringsarbeidene og det meste av drift og vedlikehold av E6 mellom Korgen og Bolna. Kontrakten har en varighet på 15 år og kalles en vegutviklingskontrakt.

I Prop. S (2015–2016) ble det varslet kostnadsøkninger for prosjektet. Prognosen for slutt-kostnad innebærer en kostnadsøkning på om lag 480 mill. kr i forhold til fastsatt kostnadsramme og om lag 630 mill. kr i forhold til fastsatt styringsramme, gitt at prosjektet gjennomføres i uendret omfang. Det legges nå opp til å redusere omfanget av utbyggingen slik at kostnadsrammen ikke blir overskredet.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 23 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 77 Tjernfjellet

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 314, og Prop. 1 S (2015–2016), side 121. Prosjektet finansieres innenfor post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 3,4 km lang tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Det vil bli etablert nytt kryss med E6 og ny adkomstveg mellom eksisterende og ny rv 77.

Anleggsarbeidene startet i februar 2016, mot tidligere forutsatt i oktober 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019, mot tidligere forutsatt i 2018.

Rv 80 Hunstadmoen–Thallekrysset

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 313, og Prop. 1 S (2015–2016), side 121. Prosjektet inngår i Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S (2013–2014).

Samlet lengde for prosjektet er 5,4 km, herunder en 2,8 km lang toløps tunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv. Tunnelen vil eliminere køproblemene på dagens veg samtidig som trafiksikkerhet og miljø for beboerne og de myke trafikantene blir bedre. Strekningen Bodøelv–Thallekrysset og Bodøelv–Gamle riksveg (riksvegarm mot flyplassen) bygges om til firefelts veg med rundkjøringer.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 355 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 620,7 mill. kr over post 30 for 2017. I tillegg er det forutsatt 166 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Innenfor denne rammen er det lagt til grunn midler til å videreføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. I tillegg settes det av midler til restfinansiering og sluttoppgjør for prosjektet E6 Kråkmofjellet nord som ble åpnet for trafikk i januar 2016.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak. Bl.a. prioriteres midler til etablering av DAB i eksisterende tunneler. Innenfor Vegpakke Harstad settes det av bompenger til strekningen Kanebogen–Byskillet på rv 83 og tunnel mellom Seljestad og Sama.

Under fornying settes det av midler til å ferdigstille utbedringsarbeidene i E8 Tromsøysundtunnelen. Videre er det satt av midler til å utbedre E10 Storvalen bru og E19 Breisundet bru.

Det settes også av midler til planlegging.

(i mill. 2017-kr)

		Statsmidler			
		Prognose	og annen	Restbehov	
		Kostnads-	for	pr.	
		ramme	sluttkostnad	01.01.2018	
		finansiering i 2017			
E6	Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal–Leirvik	3 779	3 545	477	45

E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 261–262, og Prop. 1 S (2015–2016), side 121–122. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Narvik kommune i Nordland. Utbyggingen omfatter 6,4 km ny veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. Brua bygges som hengebru med total lengde 1 533 meter.

I prosjektet inngår også skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal–Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ble åpnet for trafikk i september 2015. Hålogalandsbrua ventes åpnet for trafikk sommeren 2018, mot tidligere forutsatt høsten 2017. Av foreslåtte midler i 2017 forutsettes 50 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet og 15 mill. kr av Narvik kommune som tilskudd.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 795,7 mill. kr over post 30 for 2017.

Innenfor denne rammen legges det til grunn midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E6 Sørkjosfjellet i Troms og E6 Tana bru i Finnmark. I tillegg settes det av midler å videreføre prosjektet E105 Elvenes–Hesseng i Finnmark.

Innenfor programområdene settes det av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Det settes av midler til å videreføre utbedringen av rv 94 på strekningen Skaidi–Arisberg og til å etablere DAB i eksisterende tunneler. Videre settes det av midler til trafikksikkerhetstiltak på rv 93 mellom Salkobekken og Øvre Alta og bygging av gang- og sykkelveg på rv 94 ved Skaidi. Det settes også av midler til planlegging.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 120,8 mill. kr over post 31 for 2017. Innenfor denne rammen prioriteres det midler til å videreføre prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og til forberedende arbeider på prosjektet E69 Skarvberggtunnelen i Finnmark med sikte på anleggsstart i 2018.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 328,7 mill. kr over post 37 E6 vest for Alta for 2017. Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre utbyggingen på strekningen Storsandnes–Langnesbukta og til restfinansiering av utbyggingen av strekningen Halselv–Sandelv–Møllnes.

(i mill. 2017-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2017	Restbehov pr. 01.01.2018
E6	Indre Nordnes–Skardalen	1 299	1 203	85	495
E6	Sørkjosfjellet	1 039	971	310	101
E6	Storsandnes–Langnesbukta	684	622	240	120
E6	Halselv–Sandelv–Møllnes	1 095	994	89	60
E6	Tana bru	652	593	260	301
E105	Elvenes–Hesseng	742	723	135	66

E6 Indre Nordnes–Skardalen

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321, Prop. 97 S (2013–2014) og Prop. 1 S (2015–2016), side 122–123.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet i Kåfjord kommune i Troms, fra vestsiden av fjellet fram til

Manndalen på østsiden. Prosjektet omfatter også en bru over Manndalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6. Prosjektet vil føre til en innkorting av E6 med 7,9 km, og en reduksjon i kjøretiden med om lag 10 minutter.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2018, mot tidligere forutsatt mot slutten av 2017.

E6 Sørkjosfjellet

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321, Prop. 156 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2015–2016), side 123.

Prosjektet ligger i Nordreisa kommune i Troms og omfatter bygging av 2,3 km ny veg i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkrysset (fv 866 til Skjervøy) og Sørkjosen. I tillegg inngår utbedring av om lag 2 km veg sør-vestover fra Langslettkrysset. Den nye veggen vil korte inn E6 med 1,8 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2017.

E6 Storsandnes–Langnesbukta

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, som del av E6 vest for Alta, og Prop. 1 S (2015–2016), side 68 og side 123. Dette er siste etappe av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter bygging av 4,8 km ny veg hvorav 3,4 km legges i tunnel. Tunnelen vil erstatte dagens veg som har dårlig vegstandard og noe randbebyggelse. En mindre del av strekningen er skredutsatt. Den nye veggen korter inn E6 med om lag 4 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2017.

E6 Halselv–Sandelv–Møllnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, Prop. 175 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2015–2016), side 68 og side 123. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om-

lag 12,9 km lang strekning. I prosjektet inngår bl.a. bygging av to tunneler, Kråknestunnelen på om lag 2,4 km og Storkvikatunnelen på om lag 1,2 km. Den nye veggen vil korte inn E6 med om lag 2 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2016 mot tidligere forutsatt i oktober 2016. Midlene i 2017 går til restarbeider inkl. etablering av rasteplass og tiltak på eksisterende E6.

E6 Tana bru

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320, og Prop. 1 S (2015–2016), side 123.

Prosjektet omfatter bygging av en ny bru over Tanaelva, samt utbygging av tilgrensende vegnett, inkl. gang- og sykkelveger. Brua bygges som en skråstagsbru og vil erstatte dagens bru fra 1948, som er preget av forfall. Dagens bru er smal og har restriksjoner på maksimalt tillatt aksellast. Brua innebærer derfor en stor flaskehals for tungtransporten.

Anleggsarbeidene startes i oktober 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019, mot tidligere forutsatt i 2018.

E105 Elvenes–Hesseng

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320, Prop. 93 S (2013–2014), side 75, og Prop. 1 S (2015–2016), side 123.

Prosjektet omfatter utbedring av en om lag 5,5 km lang strekning i Sør-Varanger kommune i Finnmark. Prosjektet omfatter også en bru over Pasvikelva og en omlegging av eksisterende veg forbi Elvenes sentrum.

Anleggsarbeidene startet i august 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2017.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1330	Særskilte transporttiltak	2 104 839	2 365 700	2 602 500	10,0
1331	Infrastrukturfond	40 000 000	30 000 000		-100,0
	Sum kategori 21.40	42 104 839	32 365 700	2 602 500	-92,0

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4331	Infrastrukturfond	870 088	1 579 000	2 053 000	30,0
	Sum kategori 21.40	870 088	1 579 000	2 053 000	30,0

Programkategorien omfatter ulike ordninger knyttet til kollektivtransport, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes og bevilgninger i tilknytning til infrastrukturfondet. Det foreslås 2 602,5 mill. kr til særskilte transporttiltak. For innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 er avkastningen 2 053 mill. kr i 2017.

Til ulike ordninger som skal bidra til å styrke kollektivtransporten foreslås det bevilget 78,3 mill. kr til særskilt tilskudd til kollektivtransport,

939,7 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport, 229,8 mill. kr i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 170 mill. kr til belønningsmidler til bymiljøavtaler og 502,8 mill. kr til rentekompensasjon for bompengelån. Basert på avtalen med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 foreslås det bevilget 681,9 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	48 199	54 200	78 300
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 300 550	1 380 000	939 700
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> ¹		100 000	229 800
64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, <i>kan overføres</i>			170 000
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	756 090	731 500	681 900
75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		100 000	502 800
	Sum kap. 1330	2 104 839	2 365 700	2 602 500

¹ Ved behandlingen av Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) ble det bevilget 90 mill. kr på post 63.

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

I 2017 gjelder bevilgningen på posten midler til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering samt utvidet TT-forsøk for brukere med særskilte behov. Det foreslås bevilget 78,3 mill. kr.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det skal være enkelt å reise kollektivt. Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurransevne. En nasjonal reiseplanleggingstjeneste forutsetter en rutedatabank med ruteinformasjon fra hele landet.

Det ble besluttet å opprette et eget selskap for salg- og billettering, jf. Prop. 122 S (2015–2016) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2016* og 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*. Reiseplan og billett AS ble stiftet 1. september 2016. Selskapet skal være en nasjonal salgskanal for togbilletter, slik at de reisende kan kjøpe togbilletter like enkelt og sømløst som i dag, også med flere tilbydere av persontransporttjenester med tog.

Reiseplan og billett AS får videre oppgaver knyttet til drift av en rutedatabase, en nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering for all kol-

lektivtrafikk. Det er da ikke lenger behov for å opprette selskapet Rutebanken AS, jf. omtale i Prop. 1 S (2015–2016).

Det er lagt opp til å samordne oppgaver for jernbane og øvrig kollektivtrafikk for å unngå overlappende statlig initiativ på området. Samordningen innebærer at det opprettes ett kompetansmiljø, framfor to mindre miljøer, noe som vil kunne utnytte kompetansen bedre og være en mer kostnadseffektiv løsning. De som skal reise og de som har ansvaret for transporten (fylkeskommunene og deres transportselskap, togoperatører og kommersielle aktører), vil videre få én kilde for alle reisedata og grunntjenester for elektronisk billettering.

Gjennom samordning av statens initiativer på området legges det til rette for at data gjøres tilgjengelig, slik at det kan utarbeides reiseplanleggingstjenester basert på nasjonale rutedata. Rutedataene vil være tilgjengelige for enhver aktør som ønsker å etablere en slik tjeneste, og aktørene kan utforme tjenesten slik de selv ønsker. For å sørge for at de reisende har tilgang til søkeresultater basert på objektive kriterier, skal det også etableres en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste. Arbeidet med å utvikle en database som legger til rette for nasjonal reiseplanlegging pågår. Resultatet skal overføres til Reiseplan og billett AS som skal ha ansvaret for å drifte og videreutvikle løsningen. Det tas sikte på

at en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanlegger kan tas i bruk i løpet av 2017.

Det foreslås å bevilge 33,1 mill. kr til å innhente og gjøre tilgjengelig rutedata, samt til nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering i 2017. Hoveddelen av dette vil gå til kjøp av tjenester for drift og videreutvikling av rutedatabank og reiseplanleggingstjeneste, samt forvaltningsopp-gaver innen elektronisk billettering.

Oppgaver innen elektronisk billettering ivaretas i dag av selskapet Interoperabilitetstjenester AS. Dette selskapet eies av fylkeskommuner og deres administrasjonsselskaper, og av NSB AS. Som følge av at oppgaver knyttet til elektronisk billettering skal organiseres i et selskap heleid av staten, er det ønskelig at dette selskapet overtar samtlige aksjer i Interoperabilitetstjenester. Selskapet Reiseplan og billett AS får ansvaret for å ivareta prosessen knyttet til en slik overtakelse.

Samferdselsdepartementet legger opp til at de tjenestene fylkeskommunene i dag kjøper av Interoperabilitetstjenester blir finansiert ved gebyr eller lignende, og tar sikte på å fremme forslag om å innføre en hjemmel som gir adgang til å finansiere tjenestene ved gebyr.

Utvidet ordning med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport). Ordningen omfatter fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke. Fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere og gir flere reiser til personer med særlige behov, og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig.

Samferdselsdepartementet satte i 2012 i gang et forsøk med et utvidet transporttilbud rettet mot TT-brukere med særlige behov, for å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Forsøket skulle opprinnelig vare i to år, til 1. april 2014, men er senere forlenget senest ut første halvår 2016. Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold deltok i forsøket. Statusrapportene for 2015 fra de tre fylkeskommunene viser at det ikke har skjedd noen vesentlige endringer i aktivitetsnivået, men i Nord Trøndelag og Møre og Romsdal har antall brukere økt noe. Det er utbetalt totalt 44,5 mill. kr til TT-forsøket for perioden 1. april 2012–30. juni 2016.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016) vedtok Stortinget å be-

vilge 22 mill. kr til en nasjonal ordning som skal gi brukere med særlige behov et utvidet TT-tilbud. Stortinget forutsatte at den etablerte forsøksordningen ble videreført inntil en ny utvidet ordning kunne etableres i løpet av 2016.

Ordningen er utvidet f.o.m. andre halvår 2016 og bygger på den etablerte TT-ordningen som fylkeskommunene har ansvaret for. Det er forutsatt at den utvidede ordningen, inklusiv den etablerte fylkeskommunale TT-ordningen, i utgangspunktet skal sikre rullestolbrukere og blinde/svaksynte rett til 200 turer på årsbasis. Alternativt skal den sikre tilsvarende antall turer der fylkeskommunen i stedet tildeler faste beløp til de aktuelle brukerne. Samtlige fylkeskommuner og Oslo kommune ble invitert til å søke om å delta i den utvidede ordningen. I tillegg til de tre fylkeskommunene som deltok i forsøksordningen, ble Aust-Agder prioritert. I Østfold, Nord-Trøndelag og Aust-Agder vil den utvidede ordningen omfatte brukere i *alle* kommuner. I Møre og Romsdal vil ordningen i denne omgang innebære en videreføring med samme antall brukere og reisebeløp. Samferdselsdepartementet har tildelt totalt 21,5 mill. kr til den utvidede ordningen for andre halvår 2016.

De fire fylkeskommunene er forpliktet til å rapportere årlig om status.

Bevilgningsforslaget for 2017 er basert på helårsvirkning av beløpet som er bevilget og tildelt for andre halvår 2016, og vil omfatte de fire fylkeskommunene som ble tildelt midler for andre halvår. Det foreslås 45,2 mill. kr til denne ordningen.

Økte forskjeller i antall tildelte reiser mellom ulike brukere som er godkjent i den fylkeskommunale TT-ordningen, vil kunne gi utfordringer. Det vil derfor være naturlig å vurdere nærmere grensesnittet mellom fylkeskommunenes ansvar for lokal kollektivtransport, herunder TT-ordningen, og statlige velferdsordninger som skal kompensere for merkostnader som enkelte grupper har.

Tilskudd for å stimulere til bruk av biogass i kollektivtrafikken

Det ble i 2015 bevilget 20 mill. kr til en midlertidig tilskuddsordning for å stimulere til bruk av biogass i den delen av kollektivtrafikken med buss der det er inngått eller inngås avtaler med fylkeskommunene om kjøp av persontransporttjenester, jf. Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015* og Innst. 360 S (2014–2015). Ordningen skulle gjelde fram

til innføringen av veibruksavgift for LPG og naturgass. Veibruksavgiften på gass ble innført fra 1. januar 2016, jf. Prop. 1 LS (2015–2016) *Skatter, avgifter og toll*. Ordningen med tilskudd for å stimulere til bruk av biogass ble derfor avvirket.

Akershus fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Østfold fylkeskommune og Oslo kommune var berettiget til tilskudd. Disse fylkeskommunene fikk i 2016 til sammen tildelt 21,5 mill. kr for høsten 2015.

Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til å nå dette målet.

Det foreslås bevilget 939,7 mill. kr i 2017. Rammen for ordningen går fram av Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013).

Belønningsordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet.

Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater og/eller vilje til å gjennomføre tiltak eller ta i bruk virkemidler som på kort og lang sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen (dokumentert gjennom lokale vedtak).

Mål knyttet til utviklingen av persontransporten i avtaleperioden er fastsatt i avtalene. Departementet legger i oppfølgingen av avtalene vekt på måloppnåelse, som vurderes etter objektive kriterier. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene tildeles byområdene, skal de rapportere om utviklingen i det foregående året.

Følgende byområder har i 2016 fireårige belønningsavtaler:

- Bergensregionen (Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune) for 2015–2018 med en ramme på 784 mill. kr (200 mill. kr i 2017)
- Tromsø (Troms fylkeskommune og Tromsø kommune) for perioden 2015–2018 med en ramme på 275,5 mill. kr (64,5 mill. kr i 2017)
- Buskerudbyen (Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lie,

- Nedre Eiker og Øvre Eiker) for 2014–2017 med en ramme på 338,3 mill. kr (80 mill. kr i 2017)
- Nedre Glomma-regionen (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) for perioden 2014–2017 med en ramme på 240 mill. kr (55 mill. kr i 2017)
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med en ramme for 2013–2016 på til sammen 1 325 mill. kr
- Trondheim (Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune) for 2013–2016 med en ramme på 730 mill. kr
- Nord-Jæren (Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes og Sola) for 2013–2016 med en ramme på 295 mill. kr
- Kristiansand (Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune) for 2013–2016 med en ramme på 350 mill. kr
- Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan) for 2013–2016 med en ramme på 240 mill. kr.

Utbetalinger etter avtalene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år. Midlene for 2016 er utbetalt i tråd med avtalte beløp etter at byområdene rapporterte om resultater for 2015.

Ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2016 ble bevilgningen økt til 1 380 mill. kr. 400 mill. kr ble fordelt slik etter søknad fra byområdene:

- 150 mill. kr til Oslo
- 60 mill. kr til Bergen
- 60 mill. kr til Trondheim
- 40 mill. kr til Nord-Jæren
- 30 mill. kr til Kristiansand
- 15 mill. kr til Buskerudbyen
- 15 mill. kr til Grenland
- 15 mill. kr til Nedre Glomma og
- 15 mill. kr til Tromsø.

Midlene går inn i eksisterende avtaler. Kravene til måloppnåelse og rapportering er dermed de samme som for tidligere tildelte midler. I allerede inngåtte belønningsavtaler er det lagt til grunn utbetalinger på til sammen 399,5 mill. kr i 2017.

Belønningsordningen og bymiljøavtalene har samme målsetting, og det er en fordel om så mange som mulig av de relevante virkemidlene håndteres i sammenheng. For byområder som inngår bymiljøavtale, skal belønningsavtalen derfor innlemmes i bymiljøavtalen og belønningsmidlene budsjetteres under kap. 1330, post 64.

Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten ved Samferdselsdepartemen-

tet inngikk i 2016 bymiljøavtale for perioden 2016–2023. Midler fra belønningsordningen skal inngå i bymiljøavtalen, jf. omtale under kap. 1330, post 64.

Det pågår forhandlinger om en bymiljøavtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Videre tar Samferdselsdepartementet sikte på at forhandlinger om bymiljøavtale for Nord-Jæren og Bergen kan starte raskt med sikte på avtaleinngåelse i 2017. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til fordeling av belønningsmidlene til byområder som inngår belønningsavtale/bymiljøavtale i 2016/2017, når tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Forhandlinger om bymiljøavtale med de øvrige fem byområdene vil skje etter den kommende rulleringen av Nasjonal transportplan. Belønningsavtalene for Kristiansand og Grenland løper ut i 2016. Grenland kan søke om ny avtale fra 2017. Det kan også Kristiansand gjøre. En belønningsavtale er ikke til hinder for å inngå bymiljøavtale på et senere tidspunkt.

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalene i Programkategori 21.30 Vegformål.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Gjennom bymiljøavtalene vil staten bidra med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter. Tilskuddsordningen er avgrenset til de fire største byområdene. Lokale myndigheter må stille med tilsvarende beløp som staten bidrar med det enkelte år. Bompenger kan benyttes som lokal andel.

Det ble inngått bymiljøavtale for Trondheim i september 2016. Det pågår også forhandlinger om en bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Forhandlinger om bymiljøavtaler for Bergen og Nord-Jæren forventes å kunne starte raskt.

Det foreslås bevilget 229,8 mill. kr i 2017 fordelt som følger:

- Fornebubanen i Oslo og Akershus om lag 50 mill. kr
- Superbussløsning i Trondheim om lag 42 mill. kr
- Bybanen i Bergen om lag 50 mill. kr
- Bussveien på Nord-Jæren om lag 85 mill. kr.

Forslaget vil dekke 50 pst. av anslåtte kostnader for reguleringsplanlegging av Fornebubanen i 2017. For prosjektene i Trondheim, Bergen og på Nord-Jæren vil den foreslåtte bevilgningen dekke 50 pst. av forventede utbyggingskostnader i 2017. Det understrekes at beløpene til Bybanen i Bergen og Bussveien på Nord-Jæren vil avhenge av

fremforhandlet bymiljøavtale. Tallene må betraktes som anslag, og det er foreløpig ikke tatt stilling til Samferdselsdepartementets endelige andel. I bymiljøavtalen for Trondheim har staten forpliktet seg til å dekke 50 pst. av kostnadene ved reguleringsplanleggingen av Superbussløsningen. Utbetalingen av disse midlene vil skje etterskuddsvis i utbyggingsfasen når statens endelige bidrag er fastsatt. Samferdselsdepartementet legger til grunn samme praksis for utbetaling av planleggingsmidler til Bussveien på Nord-Jæren og Bybanen i Bergen.

Fornebubanen i Oslo og Akershus

Fornebubanen fra Fornebu til Majorstuen blir 8,3 km lang, hvorav 3,1 km i Bærum og 5,2 km i Oslo. Det planlegges seks stasjoner samt en basestasjon på Fornebu for hensetting og service av vogner. Banen føres inn på det ordinære T-banenettet ved Majorstuen, og trafikken planlegges for en pendel gjennom fellestunnelen.

Reguleringsplan er vedtatt i Bærum kommunestyre for den delen som ligger i Bærum. For delen i Oslo er reguleringsplan til behandling i Plan- og bygningsetaten, og forventes å bli lagt fram for bystyret i 2017. Byggestart planlegges til 2020/2021 med trafikkåpning i 2025.

Når reguleringsplanene er vedtatt og forprosjekt er ferdigstilt, vil det bli gjennomført en kvalitetssikring, KS2. Dette blir grunnlaget for fordelingen mellom lokal og statlig finansiering. Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. En foreløpig grov kostnadsvurdering viser et behov på om lag 11,2 mrd. kr, som innebærer et statlig tilskudd på 5,6 mrd. kr. Resterende 50 pst. og eventuelle tilleggskostnader vil hovedsakelig bli finansiert av grunneierbidrag og bompenger gjennom Oslo-pakke 3. Prosjektet er nærmere omtalt under programkategori 21.30 Vegformål, *Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler*.

I 2017 er det anslått et samlet behov på 100 mill. kr til videre planlegging av Fornebubanen. Det foreslås om lag 50 mill. kr i statlig bidrag til dette formålet.

Superbussløsning i Trondheim

I Trondheim planlegges Superbuss, som er et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Superbussen skal gi et tilbud som i stor grad inneholder bybanens kvalite-

ter: god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask framføring med god framkommelighet og regularitet. Det tas sikte på å lansere de første rutene med høykvalitets vognmateriell og stor kapasitet over sommeren 2018. Det planlegges i et første trinn for to ruter fra Heimdalsområdet til østlige bydeler og en rute fra Byåsen til Dragvoll.

I bymiljøavtalen for Trondheim forplikter staten seg til å bidra med 50 pst. av kostnadene for Superbussløsningen, som er anslått til 1,4 mrd. kr i avtaleperioden. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget på bakgrunn av gjennomført KS2 eller byggeplan. Bymiljøavtalen er nærmere omtalt under programkategori 21.30 Vegformål *Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler*.

I 2017 vil det i tilknytning til Superbussløsningen først og fremst bli gjennomført tiltak for å oppgradere bussholdeplasser. Samlede kostnader er anslått til 84 mill. kr. Det foreslås om lag 42 mill. kr i statlig bidrag til dette formålet i 2017. I tillegg vil det komme 20 mill. kr i planleggingskostnader. Det legges opp til at staten dekker 50 pst. som utbetales etterskuddsvis i utbyggingsfasen.

Bybanen i Bergen

Utbyggingen av Bybanen skjer etappevis. Deler av tredje etappe fra Rådal til Bergen lufthavn, Flesland, ble åpnet i 2016, mens siste del helt fram til lufthavnen åpner i 2017. Finansieringen skjer i hovedsak med bompenger.

Ifølge tidligere planer skulle Bybanen deretter bygges nordover til Åsane og senere vestover til Fyllingsdalen. På grunn av problemer knyttet til planleggingen gjennom den historiske delen av Bergen har kommunen og fylkeskommunen vedtatt at neste etappe av Bybanen skal bygges mot Fyllingsdalen.

Banen til Fyllingsdalen kobles på eksisterende strekning ved Nonneseter i Bergen sentrum og går til Spelhaugen i Fyllingsdalen. Strekningen er 10 km lang og får åtte stopp, hvorav ett underjordisk stopp ved Haukeland sykehus. Om lag halvparten av strekningen går i tunnel. Det pågår samordnet arbeid med reguleringsplan og prosjektering for hele strekningen.

Det er godkjent reguleringsplan for en delstrekning på 1,7 km gjennom Mindemyren. Reguleringsplan for hele strekningen ventes å kunne bli vedtatt i juni 2017. Dette kan gjøre det mulig med byggestart tidlig i 2018. Forberedende arbeider med utfylling i Store Lungegårdsvannet er planlagt satt i gang tidlig i 2017. Banen forventes å kunne åpnes for trafikk før sommeren 2022. Pro-

sjektet er også omtalt under programkategori 21.30 Vegformål *Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler*.

Et grovt og foreløpig anslag viser en kostnad på om lag 6 mrd. kr for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen. Dette må betraktes som foreløpig anslag. Endelige kostnader som skal ligge til grunn for fastsettingen av statens bidrag i en bymiljøavtale, vil først foreligge etter KS2 som planlegges høsten 2017.

Før avtaleinngåelse forutsettes det at lokale myndigheter legger fram en finansieringsplan for de resterende 50 pst. av kostnadene, og at nødvendige lokalpolitiske vedtak om finansiering er fattet, jf. at det i dagens Bergensprogram ikke er midler til å dekke dette.

I 2017 er det anslått et samlet behov på 100 mill. kr til utbygging (grunnverv) av Bybanen til Fyllingsdalen. Det foreslås 50 mill. kr i statlig bidrag til dette formålet.

De samlede planleggingskostnadene for 2017 er anslått til 250 mill. kr. Stortinget har gjennom behandlingen av Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane* sluttet seg til at det kan brukes bompenger til å prosjektere Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. Det er lagt til grunn en kostnad på 200 mill. kr. Den statlige andelen på 50 mill. kr til reguleringsplanlegging vil bli utbetalt etterskuddsvis i utbyggingsfasen.

Statlig bidrag til Bybanen over kap. 1330, post 63, kommer først til utbetaling etter at det er inngått en bymiljøavtale.

Bussveien på Nord-Jæren

Bussveien er prosjektnavnet på et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet er delt inn i fire korridorer på til sammen 50 km. Den første korridoren fra Stavanger til Sandnes med sidearm til Forus planlegges å stå ferdig i løpet av 2021.

Bussveien vil bli trafikkert av tre ulike busslinjer som skal ha prioritert framkommelighet. Det planlegges gjennomgående tosidige løsninger for både syklende og gående.

Kostnadene for Bussveien, inklusive fellestraseen med Transportkorridor Vest, er totalt anslått til 9,9 mrd. 2015-kr. Dette beløpet må betraktes som et anslag. Av dette er 5,6 mrd. kr investeringer i fylkesveg og 4,0 mrd. kr investeringer i riksveg. 0,3 mrd. kr er kostnader som ikke direkte kan tillegges riksveg eller fylkesveg, som ombygging av Ruten tog- og bussterminal i Sandnes sentrum. Det statlige bidraget vil bli avklart i de kommende forhandlingene om en bymiljøavtale. Kost-

nadvurderingen vil ta utgangspunkt i KS2 for By-pakke Nord-Jæren. Status for arbeidet med en bymiljøavtale er omtalt under programkategori 21.30 Vegformål *Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler*.

I 2017 er det anslått et samlet behov på 170 mill. kr til grunnverv og utbygging samt 30 mill. kr til reguleringsplanlegging av Bussveien. Det foreslås 85 mill. kr i statlig bidrag til grunnverv og utbygging av Bussveien på fv 44 mellom Stavanger og Sandnes. Statlig bidrag til reguleringsplanlegging på 15 mill. kr vil bli utbetalt etter-skuddsvis i utbyggingsfasen.

Statlig bidrag til Bussveien over kap. 1330, post 63, kommer først til utbetaling etter at det er inngått en bymiljøavtale.

Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. og bymiljøavtalene skal bidra til å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Begge ordningene er avgrenset til de ni største byområdene.

I rammeverket for bymiljøavtalene er det forutsatt at midlene fra belønningsordningen skal innlemmes i bymiljøavtalene så raskt det er praktisk mulig. Det vil legges til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk.

Innlemmingen vil skje fortløpende etter hvert som bymiljøavtalene blir inngått. Belønningsmidlene vil inngå som en del av det statlige bidraget i bymiljøavtalene. Midlene kan benyttes til samme type tiltak som tidligere. Samferdselsdepartementet forutsetter at midlene anvendes i tråd med det overordnede målet i bymiljøavtalen. Oppfølgingen vil skje gjennom de etablerte styrings- og rapporteringssystemene for bymiljøavtalene. Midlene bevilges over kap. 1330, post 64. Øvrige statlige midler til bymiljøavtalene bevilges over kap. 1320, post 30 og kap. 1330, post 63.

Samferdselsdepartementet, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har inngått avtale om midler fra belønningsordningen for perioden 2013–2016. De samme partene inngikk i 2016 en bymiljøavtale for perioden 2016–2023. Det er lagt til grunn at belønningsmidlene innlemmes i bymiljøavtalen med en ramme på 170 mill. kr i 2016 og 1 190 mill. kr i perioden 2017–2023. Bymiljøavtalen for Trondheim er nærmere omtalt under programkategori 21.30 Vegformål *Nærmere om investeringsprogrammet, Byomtaler*.

Det foreslås bevilget 170 mill. kr i belønningsmidler for å dekke statens forpliktelser i bymiljø-

avtalen for Trondheim i 2017. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til fordeling av belønningsmidlene til byområder som inngår belønningsavtale/bymiljøavtale i 2016/2017, når tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og godstransport nord for Tromsø. Det foreslås å bevilge 681,9 mill. kr i 2017.

Gjeldende avtale med Hurtigruten AS for perioden 2012–2019 ble inngått etter en anbudskonkurranse. Staten har opsjon til å forlenge avtalen med inntil ett år. I henhold til avtalen skal staten kjøpe sjøtransporttjenester mellom Bergen–Kirkenes for totalt 5 120 mill. 2011-kr i hele avtaleperioden. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av perioden. Avtalen sikrer daglige seilinger hele året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner i mellom. Forpliktelsen i gjeldende avtale omfatter befordring av distansepassasjerer. Dette er reisende som kun kjøper billett for reise på selvvalgt strekning og består fortrinnsvis av lokale reisende.

Trafikken med Kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansepassasjerkilometer økte med 11,0 pst. fra 2014 til 2015. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode økte med 10,3 pst. Økningen er bl.a. et resultat av at selskapet tidligere har iverksatt og gjennomført ulike tiltak for å øke antall distansepassasjerer.

I 2015 oppnådde Kystruten Bergen–Kirkenes en regularitet på 96,1 pst. målt i forhold til selskapets ruteplan.

Samferdselsdepartementet har igangsatt arbeidet med å forberede kjøp av tjenester på strekningen Bergen–Kirkenes etter 2019. Det legges opp til å utløse opsjonen i avtalen, slik at det settes av tilstrekkelig tid til å forberede og gjennomføre framtidig kjøp av tjenester. Departementet vil komme tilbake til saken i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Post 75 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene

Regjeringen foreslår å bevilge 502,8 mill. kr til en årlig tilskuddsordning. Beløpet benyttes til en generell reduksjon i bompenger utenfor byområdene, anslagsvis på minst 10 pst. Hovedfor-

målet med ordningen er redusert bompengebelastning for bilistene. Reduserte takster vil trolig medføre noe mindre trafikkavvisning, slik at bruken av disse strekningene øker. Tilskuddet er videre ment å motivere bompengeselskapene til gjennomføring av bompengereformen.

Tilskuddet omfatter riksvegprosjekter som er utenfor områdene/byene som i dag mottar tilskudd over kap. 1330, post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, og post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler. I disse områdene vil reduserte bomtakster være i konflikt med mål om å begrense veksten i personbiltrafikken.

Det kan kun gis tilskudd til bompengeprojekter hvor bompengeprogget for prosjektet er lagt fram for Stortinget innen utgangen av 2016.

Det stilles som krav for å kunne motta tilskudd, at bompengeselskapene må knytte seg til ett av de regionale bompengeselskapene og legge om takst- og rabattstruktur, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Tilskudd tildeles etter søknad, hvor bompengeselskapene må kunne dokumentere takstreduksjon og tilslutning til ny organisering. Lånegarantisten må godkjenne reduksjon i takstene.

Det foreslås en fullmakt til å endre takster sammenliknet med det som lå til grunn i proposisjonene som er behandlet i Stortinget, jf. forslag til romertallsvedtak. Endringene skal være i samsvar med prinsippene for den nye tilskuddsordningen.

Kap. 1331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
95	Innskudd av fondskapital	40 000 000	30 000 000	
	Sum kap. 1331	40 000 000	30 000 000	

Post 95 Innskudd av fondskapital

I henhold til regjeringsplattformen skal det etableres et infrastrukturfond på 100 mrd. kr som bygges opp på inntil fem år. Det overordnede målet

med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. I 2013–2016 er det bevilget i alt 100 mrd. kr til fondet. Bruken av avkastningen fra innskuddet i perioden 2013–2016 går fram av omtalen under kap. 4331, post 85.

Kap. 4331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
85	Avkastning infrastrukturfond	870 088	1 579 000	2 053 000
	Sum kap. 4331	870 088	1 579 000	2 053 000

Post 85 Avkastning

I tråd med vanlig praksis for liknende statlige fond er det lagt til grunn at innskuddene i fondet får en rente som tilsvarer rente på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet.

Innskuddet i infrastrukturfondet i 2013–2016 på i alt 100 mrd. kr gir i 2017 en avkastning på

2 053 mill. kr. Avkastningen fra innskuddene i 2013, 2014 og 2015 på 1 589 mill. kr fordeles i 2017 som i 2016 med:

- 479 mill. kr til fornying av riksvegnettet, jf. kap. 1320, post 30
- 389 mill. kr til Nye Veier AS, jf. kap. 1321, post 70

- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 248 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 87 mill. kr til kystformål, jf. kap. 1360, postene 01 og 30
- 71 mill. kr for å finansiere reduksjon av sektoravgifter for Kystverket, jf. kap. 5577, post 74.

Avkastningen på 474 mill. kr fra innskuddet i 2016 på 30 mrd. kr foreslås i sin helhet fordelt til Nye Veier AS, jf. kap. 1321, post 70.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1350	Jernbaneverket	17 284 152	18 202 044		-100,0
1351	Persontransport med tog	3 047 901	3 249 900		-100,0
1352	Jernbanedirektoratet			25 224 100	
1354	Statens jernbanetilsyn	79 608	78 442	91 500	16,6
1356	Bane NOR SF		100	300 000	
	Sum kategori 21.50	20 411 661	21 530 486	25 615 600	19,0

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4350	Jernbaneverket	793 393	700 250		-100,0
4352	Jernbanedirektoratet			31 000	
4354	Statens jernbanetilsyn	13 298	13 674	14 000	2,4
5611	Aksjer i NSB AS	753 000	595 000		-100,0
	Sum kategori 21.50	1 559 691	1 308 924	45 000	-96,6

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Sundvolden-erklæringen. Videre oppfølges målene i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. S. 450 (2013–2014). Regjeringens mål om at Nasjonal transportplan skal overoppfylles samlet nås med forslaget til bevilgning for 2017. Jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet, økt kapasitet og forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken er prioritert i planperioden.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor jernbane omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbane-

tilsyn, samt eierstyring av jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF, NSB AS, Togmateriell AS, Togvedlikehold AS og Reiseplan og billett AS.

Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen 25,6 mrd. kr i 2017, der budsjettekniske justeringer (merverdiavgift, pensjon og nettoføring av inntekter ifm jernbanereform) samlet utgjør om lag 3,7 mrd. kr. Justert for budsjettekniske endringer er det samlede forslaget til jernbaneformål på om lag 21,9 mrd. kr, inkl. 400 mill. kr i merutgifter til jernbanereformen. Bevilgningsforslaget er om lag på nivå med saldert budsjett 2016.

Budsjettforslaget gir en overoppfylling av Nasjonal transportplan 2014–2023, med en samlet oppfølgingsgrad etter fire av fire år på 106,7 pst. av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017. Dette innebærer at bevilgningene til jernbaneformål for de fire årene samlet er om lag 4,6 mrd. kr høyere enn rammen i Nasjonal transportplan.

I forbindelse med jernbanereformen erstattes kap. 1350 Jernbaneverket og kap. 1351 Persontransport med tog, av nytt kap. 1352 Jernbanedirektoratet. Til Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 25 224,1 mill. kr inkl. merverdiavgift. Bevilgningen omfatter økte utgifter og budsjettekniske endringer i forbindelse med jernbanereformen for om lag 4 613 mill. kr og netto føring av inntekter for om lag 706 mill. kr. Dette gir en netto økning av utgiftene med 3 907 mill. kr. Før disse justeringene er brutto utgifter i 2017 til det som var omfattet av kap. 1350 og kap. 1351 på om lag 21,3 mrd. kr. Bevilgningen dekker utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direktoratets planlegging og utredninger, samt kjøp av persontransporttjenester og av infrastrukturtenester (drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastrukturen). Planleggingen av IC-prosjektene holdes på et høyt aktivitetsnivå. Det er rasjonell framdrift i alle pågående store investeringsprosjekter, og aktivitetsnivået på programområdene er samlet sett høyere enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2014–2023. Aktivitetsnivået i fornyingen er tilstrekkelig til å opprettholde tilstanden i jernbaneinfrastrukturen.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 91,5 mill. kr i 2017. Bevilgningen foreslås økt bl.a. for å sette tilsynet bedre i stand til å ivareta en rekke nye tilsynsoppgaver, styrke kapasiteten innen markedsovervåking, tilsyn med sikring/beredskap og møte behovet for økt kapasitet i forbindelse med jernbanereformen.

For å legge til rette for nødvendig kapitalisering i forbindelse med restruktureringen av selskapet i 2017 foreslås det ikke å budsjettere med utbytte fra NSB AS.

Gjennomføring av Jernbanereformen

Regjeringen la i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* fram et forslag om reform av jernbanen som Stortinget sluttet seg til i juni 2015, jf. Innst. 386 (2014–2015). Reformen innebærer en betydelig omlegging av jernbanesektoren. Det er ikke gjort grunnleggende endringer i organisasjonsstrukturen i norsk jernbanesektor siden 1996, da forvalt-

ningsbedriften NSB ble delt i etaten Jernbaneverket og selskapet NSB BA.

Som følge av bl.a. en betydelig satsing fra myndighetenes side har jernbanesektoren en god utvikling. Det er likevel fortsatt utfordringer med å tilby et forutsigbart og konkurransedyktig jernbanetilbud med tilstrekkelig kapasitet.

Jernbanereformen handler først og fremst om å gjennomføre organisatoriske og strukturelle grep for å frigjøre ressurser til mer effektiv drift, slik at det legges til rette for økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og å skape et enda bedre grunnlag for mer kundeorientering og bedre togtilbud.

Jernbanereformen vil bidra til mer kundeorientering i sektoren, mer effektiv drift og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, bedre styring og koordinering av ressursene og tydeligere skille mellom styrende og utførende enheter.

Et viktig tiltak for å øke kundeorienteringen i sektoren er innføringen av konkurranse om å inngå avtale med staten om persontransport med tog. Konkurranse kan på sikt gi flere togselskaper som må konkurrere om å gi de togreisende bedre togtilbud. I første omgang skal det gjennomføres konkurranse om trafikkkapakene nord og sør. Konkurransene vil starte våren 2017. Regjeringen arbeider med en plan for videre konkurranseutsetting, og legger opp til å legge denne fram for Stortinget i 2017. Et annet viktig tiltak er å etablere forretningsmessige relasjoner mellom det nye infrastrukturforetaket og togselskapene gjennom tilgangsavtaler til jernbaneinfrastrukturen og tilhørende tjenester basert på ytelser. Et tredje tiltak er å samle eiendomsmiljøene i jernbanen slik at disse kan arbeide målrettet for å utvikle gode knutepunkter for kollektivtrafikken.

Det gjøres store organisatoriske og strukturelle grep for å legge til rette for *mer effektiv drift og større samfunnsøkonomisk lønnsomhet*. Sentralt står nedleggelsen av Jernbaneverket og etableringen av jernbaneinfrastrukturforetaket, Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet. Bane NOR blir et statsforetak og får med dette en annen tilknytningsform til staten enn Jernbaneverket har i dag. Foretaket blir eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Foretakets tjenester blir bestilt av direktoratet gjennom avtaler. Direktoratet vil ha ansvar for en operativ oppfølging av foretaket og utøvelse av god styring og koordinering av jernbanesektoren. Det vil fortsatt bli stilt krav til effektiv drift og effektivisering. I tillegg skal sammenlikning og målinger med andre aktører dokumentere utviklingen i effektiviteten. Foretaket skal konkurransutsette flere tjenester som i dag skjer i regi av

Jernbaneløst. Foretaksmodellen med andre rettslige rammevilkår, et styre og bestilling av tjenester gjennom avtale med klare resultatkrav har til hensikt å legge til rette for mer effektiv drift. I tillegg vil foretaket få langsiktige styringssignaler ved at det inngås 4-årige avtaler mellom direktoratet og foretaket om drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet. Tilgangsavtalene skal også gi incentiver til mer effektiv drift. Samferdselsdepartementet forventer videre at konkurranseutsetting av persontransport med tog bidrar til økt effektivitet.

Det er viktig at *den samlede ressursbruken til jernbanesektoren koordineres godt og at jernbanen blir en godt integrert del av det samlede transportsystemet*. Samferdselsdepartementet har fram til nå hatt alle statens roller i sektoren, med unntak av at Nærings- og fiskeridepartementet forvalter statens eierskap i Flytoget AS og fra 2016 også Baneservice AS. For å legge til rette for virksom konkurranse må viktige innsatsfaktorer som togmateriell, verksteder og verksteddrift, samt salgs- og billetteringsløsninger skilles ut fra NSB AS. Samferdselsdepartementet vil også vurdere hvordan materiellet til Flytoget bør håndteres. Det er stiftet tre nye selskaper som staten ved Samferdselsdepartementet skal eie; henholdsvis Togmateriell AS, Togvedlikehold AS og Reiseplan og billett AS. Direktoratet vil få et utvidet ansvar for å bistå departementet i den operasjonelle styringen og koordineringen av enheter i sektoren. Dette vil være mulig fordi direktoratet vil bli gitt de nødvendige virkemidler, herunder ansvaret for å kjøpe infrastruktur tjenester fra foretaket, togtjenester fra togselskapene og å legge føringer for utdanning av personell i sektoren, anskaffe materiell og viktige salgs- og billetteringsløsninger. Direktoratet vil ha ansvaret for å utrede grunnlaget for utviklingen av jernbanen. I tillegg vil direktoratet ha ansvaret for å samordne med øvrige deler av transportsystemet, herunder delta i utvikling og inngåelse av bymiljøavtaler. Samferdselsdepartementet vil gjennom Nasjonal transportplan ha det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren innenfor rammen av en helhetlig transportpolitikk.

Regjeringen ønsker å styre politisk på overordnet nivå og overlate operative og faglige beslutninger til utøvende organer. Etableringen av direktoratet vil kunne skape et tydeligere skille mellom *politisk overordnet styring og operativ virksomhet*. Delegeringen av ansvaret for å gjennomføre kjøp av persontransport med tog til direktoratet er et annet. Inngåelse av 4-årige avtaler om drift, vedlikehold og fornying med foretaket er et tredje. Et

fjerde er etableringen av et statsforetak som selger tjenester gjennom avtale.

Etter at Stortinget behandlet meldingen om jernbanereformen har Samferdselsdepartementet arbeidet med å gjennomføre reformen. I dette arbeidet har det vært lagt vekt på å forene behovet for rask framdrift ut fra hensynet til de mange berørte virksomheter og sektorens ansatte. Det legges opp til at de store strukturelle grepene skal være gjennomført tidligst mulig i 2017. Regjeringen legger opp til at foretaket og direktoratet starter operativ drift 1. januar 2017, at eierskapet til selskapene Materiellselskapet AS, Salg og billettering AS og Mantena AS overføres fra NSB AS til Samferdselsdepartementet i løpet av første tertial 2017, samt at ROM Eiendom overføres til Bane NOR SF i løpet av første tertial 2017.

Samferdselsdepartementet er i rute med jernbanereformen. Parallelt med å gjennomføre de store organisatoriske endringene utvikles det endrede styringssystemer med vedtekter, avtaler, instruksjer, lederlønnskontrakt mv. Arbeidet vil pågå ut 2016 og i de kommende årene. Det vil bli behov for tilpasninger etter hvert som aktørene får erfaringer med reformen. Styringssystemet er under utvikling og Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake til Stortinget med en omtale av jernbanen som i større grad reflekterer de nye styringssystemene.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til betydelige økninger i både investeringene i ny jernbane og vedlikeholdet av den eksisterende.

Det er et mål for transportpolitikken at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå målet om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Togtilbudet har ikke minst en sentral rolle i å dekke behovet for daglige pendlerreiser inn og ut av byene.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til trinnvis utbygging av dobbeltspor i hele InterCity-området på Østlandet.

Jernbanereformen vil ha en virkning på sektorstyringen. Det er en risiko for målforskyvninger og økt kostnadsnivå i sektoren. Reformen kan få betydning for sikkerhet, samtrafikk og konkurranse i det norske markedet, og Statens jernbanetilsyn følger reformen tett for å legge til rette for at sikkerheten opprettholdes.

Transportpolitikkenes mål om *transportsikkerhet* bygger på en visjon om at det ikke skal fore-

komme ulykker med drepte eller hardt skadde. Målet er at jernbanetransporten ikke skal medføre tap av menneskelig eller alvorlige skader på mennesker, miljø eller materiell. Statens jernbanetilsyn skal være en aktiv pådriver for en sikker og hensiktsmessig jernbane. Jernbanetilsynet deltar i utviklingen av felleseuropeiske regler for sikkerhetsstyring og samtrafikk på jernbanenettet, og implementering av dette i norsk rett.

Bedre framkommelighet i transportsystemet er et overordnet mål i samferdselspolitikken. For persontransport på jernbane innebærer det å gjennomføre tiltak for primært å øke kapasiteten og/eller forbedre driftsstabiliteten i togtrafikken. Driftsavbrudd er en stor belastning for togbrukerne, passasjerer og vareeiere, og svekker togets konkurransevne og omdømme. Gamle og ukurante signal- og sikringsanlegg er en utfordring for togtrafikken og for ombygging av eksisterende jernbaneinfrastruktur. Anleggene er en uforholdsmessig stor årsak til problemer med driftsstabilitet og er den største årsaken til innstillinger av tog.

Den betydelige satsingen på jernbane som er gjennomført de siste årene, gir resultater for framkommeligheten, med gradvis bedring av driftsstabiliteten i togtrafikken. Punktligheten har siden høsten 2011 i hovedsak vært bedre enn målet på 90 pst. for alle persontog og 95 pst. for Gardermobanen/Flytoget AS. Punktligheten i rushtidstrafikken for persontogene og for godstog er imidlertid fortsatt lavere enn målet.

Sammen med ny grunnrutemodell for Østlandet har de omfattende arbeidene med å ruste opp infrastrukturen som er gjennomført de siste årene rundt Oslo S og i Østlandsområdet, gitt betydelig bedre driftsstabilitet, til tross for en betydelig økning i togtrafikken. Nye tog og omleggingen av togrutene på Østlandet i desember 2012 og desember 2014 har blitt godt mottatt av togplassasjerene og bidratt til en betydelig trafikkvekst. Økt togtetthet får større konsekvenser ved driftsavvik. Det medfører at flere tog må innstilles for å gjenopprette normal driftssituasjon etter avvik. Noen banestrekninger og knutepunkter er så høyt belastet at de blir særlig sårbare for driftsavvik. På enkelte banestrekninger er togproduksjonen nær den øvre kapasitetsgrensen.

Bedre tilgjengelighet og universell utforming er et omfattende og langsiktig arbeid, som er viktig for persontransporten med jernbane. Dette bidrar til at nye grupper kan benytte togtilbudet, samtidig som det øker effektiviteten og kvaliteten i transporttilbudet for alle togplassasjerene. Store variasjoner i standard og utforming av infrastruktur og togmateriell gjør dette krevende i dag. Økt

standardisering gir et bedre samspill mellom togmateriell og infrastruktur, samt bidrar til bedre tilgjengelighet og universell utforming.

Regjeringen vil legge til rette for en effektiv godstransport på jernbane og overføring av godstransport fra veg til jernbane der det er hensiktsmessig. Godstransport på jernbane har et relativt konkurransefortrinn ved regelmessig transport av store volumer over lange avstander. Sviktende regularitet for godstrafikken og sterk konkurranse fra vegtransport har siden 2008 medført tap av markedsandeler innen containergoods for jernbanen. Den negative utviklingen snudde imidlertid i 2015, og det er nå en positiv resultatutvikling.

Konkurranseskraften til godstransport på jernbane avhenger av driftsstabiliteten i togtrafikken, effektiv togframføring og effektiv omlasting på godsterminalene. Godstransporten er særlig følsom for lav regularitet og store driftsavbrudd, som ved stengte baner etter flom, ras og andre klimaforhold knyttet til årstider, vær og føre. Det er få eller ingen muligheter for omkjøring, og der det er slike muligheter er det med en annen standard. For å bidra til å redusere ulempene ved driftsavbrudd for godstransporten bygger Jernbaneverket alternative beredskaps-/omlastnings-terminaler på Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Sammen med øvrige tiltak for å bedre driftsstabiliteten bidrar dette til å gjøre jernbanen til et mer forutsigbart og konkurransedyktig alternativ for godstransport. For å sikre en effektiv og konkurransenøytral drift har Jernbaneverket fått ansvaret for å konkurransesette driften av godsterminalene som i dag drives av CargoNet AS/RailCombi AS.

Flere togselskaper konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. For å bidra til et effektivt jernbanemarked med effektiv konkurranse på like vilkår overvåker Statens jernbanetilsyn markedene for jernbanetransport. Det samlede transporttilbudet på jernbanenettet er et samspill og en avveining mellom trafikksammensetning (ulike togslag, ulik fart og ulikt stoppmønster), kapasitetsutnyttning og framføringshastighet. Dette påvirker den effektive kjøretiden, tilbudet av transportkapasitet og driftsstabiliteten i togtilbudet.

Klimaendringer og økt omfang av flom og ras gir store utfordringer, merkostnader og ulemper for infrastrukturforvalter, togselskapene og togbrukerne. De siste årene har kraftig regnvær medført økt vannføring i mindre og mellomstore vassdrag og det har vært flere store driftsavbrudd etter flom og ras.

Det krever en betydelig innsats over flere år for å gjøre infrastrukturen mer robust mot klimarelaterte forhold. Tiltakene omfatter forsterkninger og utvidelse av fyllinger, økt dimensjonering av stikkrenner og grøfter, fjellsikring og sikring av terrenget langs sporet.

Kompetanseutvikling og rekruttering innen planlegging, prosjektering og jernbanefagene, er en utfordring for den norske jernbanesektoren. Det er en relativt høy gjennomsnittsalder på personell med jernbanetekniske fagbrev. Jernbaneverket arbeider for å sikre tilgang på kapasitet og jernbanespesifikk kompetanse gjennom kompetanseutvikling og rekruttering, og gjennom å legge til rette for forutsigbar og jevn kapasitetsutnyttelse blant tilbydere av jernbanetekniske arbeidere. Jernbaneverket har lagt ned en betydelig innsats for å øke kapasiteten innenfor kritiske fagområder, bl.a. ved å øke inntaket av lærlinger og ved å sette i gang et internt utdanningsprogram for flere signalingeniører, samt opprette et kompetansesenter for å utvikle jernbanefaglig kompetanse. Ulike typer anlegg innebærer at det er viktig å sikre sertifisert personell til å drifte og vedlikeholde infrastrukturen i årene framover.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det stilt krav om at etatene skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene knyttet til egen virksomhet, målt mot en forventet utvikling av disse kostnadene uten effektiviseringstiltak. Jernbaneverket har satt i gang et omfattende effektiviseringsprogram som har gitt gevinster. Effektiviseringsarbeidet videreføres i Bane NOR SF.

Resultatrapport 2015

Resultatrapporteringen er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019, og det rapporteres på mål fastsatt i Prop. 1 S (2014–2015). Dette er framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming. Bevilgningene til jernbaneformål skal utnyttes på en effektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanenetet og togtilbudet. Det overordnede målet er å gi jernbanens brukere gode togtilbud i tråd med transportbehovene.

Tabell 5.24 oppsummerer Jernbaneverkets måloppnåelse i 2015. Omtalene av de enkelte områdene nedenfor er supplert med resultater for NSB AS der disse er relevante.

Tabell 5.24 Jernbaneverket – mål og resultater 2015

Parameter	Mål 2015	Resultat 2015	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>				
Antall drepte siste 5 år	22	14	20	15
Antall personskader, «hardt skadd», siste 5 år	18	18	16	12
Antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», siste 5 år	110	132	101	76
<i>Punktlighet</i>				
Oppetid i pst.	99,0	99,0	99,3	99,3
Regularitet i pst.	98,0	97,7	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse	72	74	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	60	54	65	70
<i>Økonomi</i>				
Fornyingsgrad ¹	100,0	80,4	100,0	100,0

¹ Årlig fornying i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2014–2023. I pst. av årlig gjennomsnitt for perioden 2014–2017 er fornyingsgraden om lag 135 pst.

Målet om å redusere antall drepte og hardt skadde de siste fem år i forbindelse med framføring av tog ble nådd i 2015. Det er vesentlig flere alvorlige hendelser, jernbaneulykker, enn det som var satt som øvre grense ved utgangen av 2015.

Resultatutviklingen for oppetid i infrastrukturen har fortsatt en god trend, og målet på 99,0 pst. ble nådd i 2015. Det er en betydelig nedgang i feil ved infrastrukturen, både i kontaktledningsanlegg og i sikringsanlegg. Antall forsinkelsestimer er redusert med om lag 13 pst. fra 2014 til 2015. Punktligheten for persontog sett under ett er rekordhøy og i sterkest framgang for rushtidstrafikken i og rundt Oslo.

I 2015 var det en positiv utvikling i passasjerens kundetilfredshet, både for togselskapene og for Jernbaneverket. Det var også framgang i Jernbaneverkets kundetilfredshet blant togselskapene, målt ved Jernbaneverkets egen brukerundersøkelse.

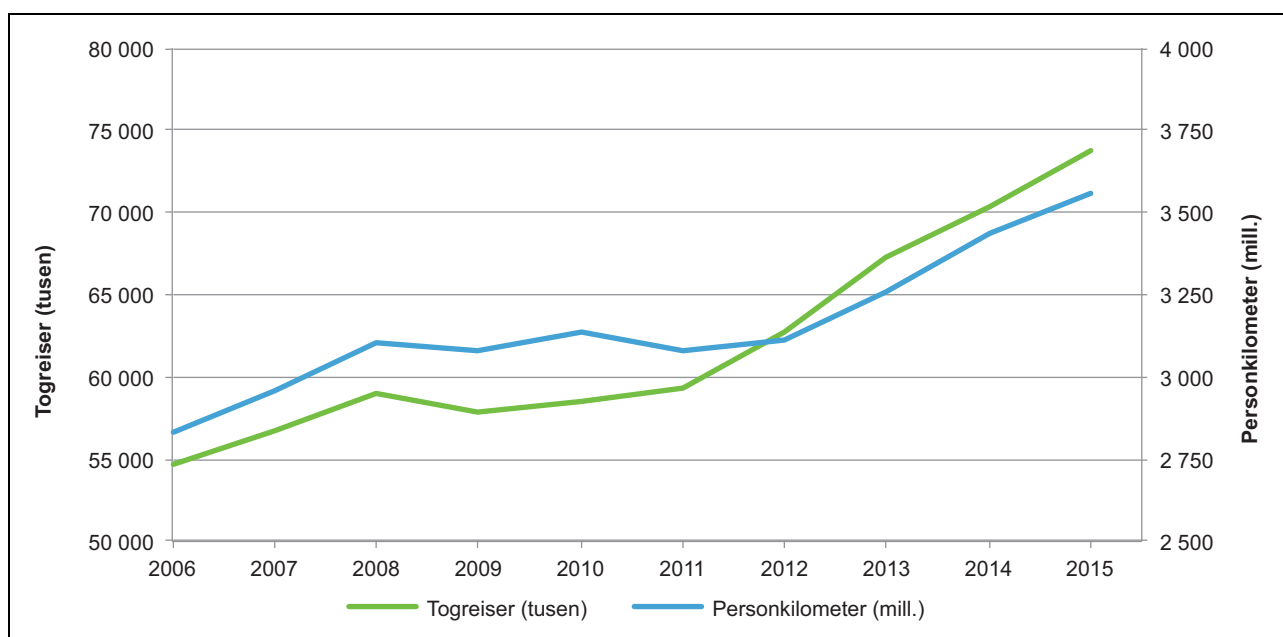
Resultatutviklingen innen sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet er nærmere omtalt nedenfor.

Framkommelighet

Trafikkutvikling – persontog

Figur 5.4 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i tiårsperioden 2006–2015 målt i transportvolum (antall togreiser) og transportarbeid (antall personkilometer). I perioden har det vært en vekst i antall togreiser med 35 pst. og i antall personkilometer med 26 pst. I 2015 var det til sammen 73,8 mill. togpassasjerer på det nasjonale jernbanenettet. I 2015 kjørte 68 pst. av passasjerene med lokaltog, som sto for 34 pst. av transportarbeidet. Mellomdistanse og Flytoget hadde 27 pst. av passasjerene og 35 pst. av transportarbeidet. Langdistanse og grensekryssende tog hadde 5 pst. av passasjerene og 31 pst. av transportarbeidet.

Fra 2014 til 2015 økte antallet togpassasjerer med om lag 3,5 mill. eller 5,2 pst., og det var en økning i transportarbeidet på 3,3 pst. Gjennomsnittlig reiselengde har blitt noe redusert, fra nær 49 km i 2014 til nærmere 48 km pr. reise i 2015. Økningen i passasjerer var størst på lokaltogene, spesielt rundt Oslo og Trondheim, med en vekst på henholdsvis 7,3 pst. og 10,1 pst.



Figur 5.4 Persontrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 5.25 Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2015

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	Tusen reiser	Andel i pst.	Mill. personkm	Andel i pst.	Km pr. reise
Lokaltog Oslo	43 947	59,5	1 011,5	28,5	23
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	6 489	8,8	199,5	5,6	31
Flytoget	6 597	8,9	361,3	10,2	55
Mellomdistanse ¹	12 977	17,6	884,8	24,9	68
Langdistanse og nattog ²	3 327	4,5	1 052,2	29,6	316
Grensekryssende tog	497	0,7	45,5	1,3	92
Sum alle togtyper	73 834	100,0	3 554,8	100,0	48

¹ Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog

² Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

Kilde: Statistisk sentralbyrå

En viktig faktor i trafikktutviklingen for persontransport med jernbane er tilbudet av setekapasitet på persontogene. Samferdselsdepartementet har i trafikkavtalen med NSB AS satt krav til setekapasitet. NSB skal i avtaleperioden 2012–2017 opprettholde eller øke den totale setekapasiteten sammenliknet med inngangen til avtaleperioden. Kravene er ytterligere konkretisert for rush-tidstrafikken inn og ut av Oslo, for nærtrafikk og InterCity-trafikk.

I 2015 leverte NSB gjennomgående mer setekapasitet enn kravet, både i morgen- og ettermiddagsrushet og midt på dagen på virkedager. NSB leverte om lag 5 pst. flere seter i ettermiddagsrushet i IC-trafikken og 0,4 pst. flere seter enn kravet for lokaltogtrafikken i Oslo.

Trafikktutvikling – godstog

Figur 5.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane i tiårsperioden 2006–2015, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I perioden har det vært en vekst i både transportmengde og –arbeid, med henholdsvis om lag 27 pst. og 4 pst. Fra 2014 til 2015 var det imidlertid en reduksjon i transportarbeidet med 1,1 pst. og i transportmengden med 5,4 pst. Nedgangen skyldes hovedsakelig at import av malm og eksport av tømmer som står for rundt to tredjedeler av transportvolumet på norsk jernbane, ble redusert med om lag 3 mill. tonn.

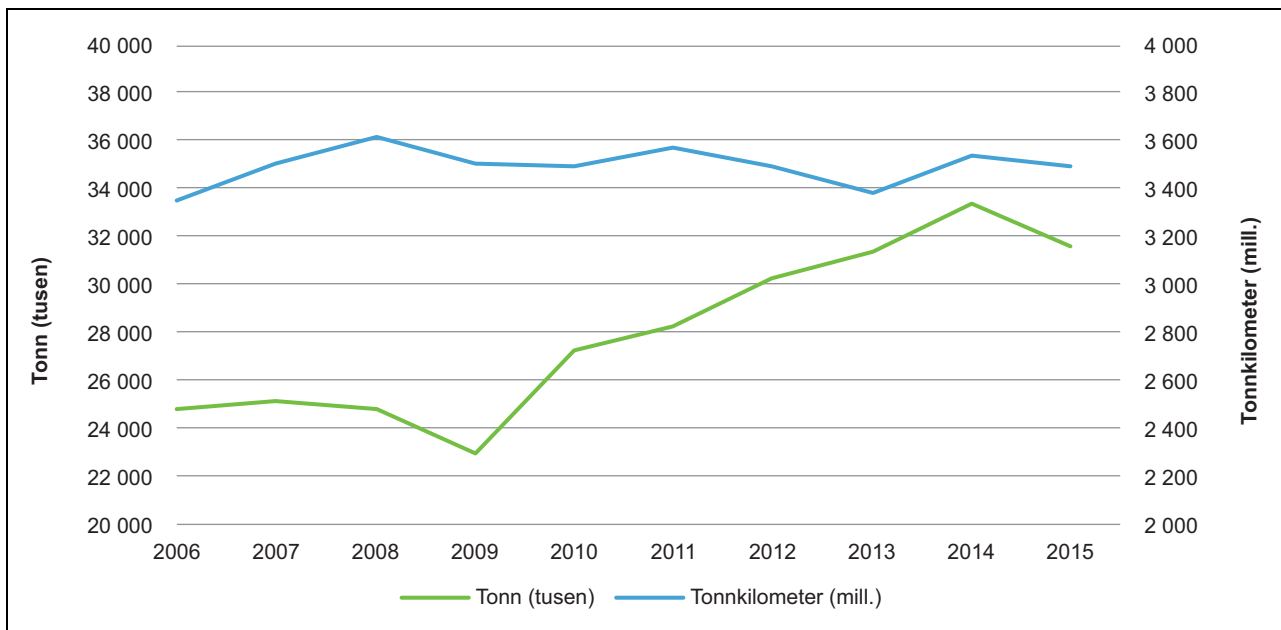
Intermodal transport i Norge, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler

(bil, tog, båt), utgjorde 4,7 mill. tonn i 2015 som er en økning på 14 pst. fra 2014. Dette er typisk frakt over lange avstander, og kategorien utgjorde over 60 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2015. Av til sammen 2,2 mrd. tonnkilometer intermodal transport i 2015 var 96,7 pst. nasjonal transport. Den gjennomsnittlige distansen for innenlands godstransport på jernbane ble redusert noe, fra 568 km i 2014 til 503 km i 2015.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

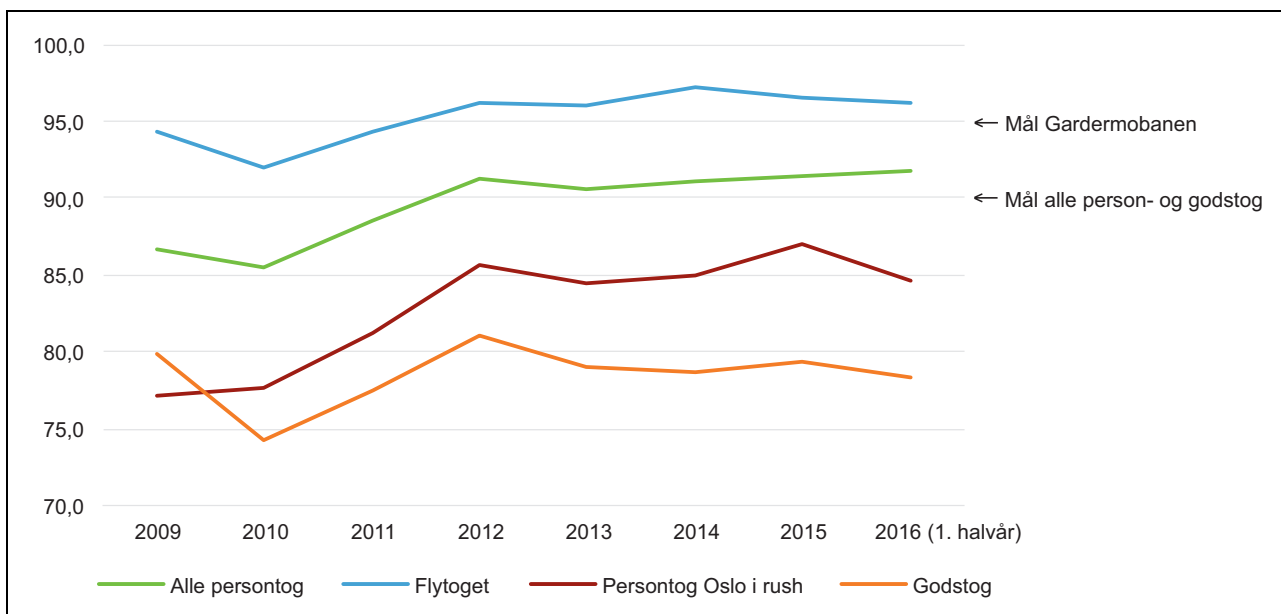
Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at den samlede trafikkavviklingen kan gjennomføres som planlagt. Etaten skal identifisere, prioritere og gjennomføre tiltak i infrastrukturen og i ruteplanene for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. Jernbaneverket følger opp at togselskapene gjennomfører togproduksjonen i samsvar med oppsatte ruteplaner. Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Det har vært en positiv utvikling i driftsstabiliteten siden høsten 2011, etter en betydelig innsats med fornying av infrastrukturen, særlig i Oslo-området, jf. figur 5.6.

Målet for *punktlighet* er 90 pst. for alle person- og godstog, unntatt på Gardermobanen der punktlighetsmålet er 95 pst. Punktligheten regnes som andel tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer fra ruten enn 3:59 minutter for lokaltog, Flytoget og InterCity-tog, og ikke mer enn 5:59 minutter for øvrige tog.



Figur 5.5 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 5.6 Utvikling i punktligheten for person- og godstog

Kilde: Jernbaneverket

For alle persontog sett under ett (inkludert Flytoget) har punktligheten vært bedre enn målet på 90 pst. siden 2012. Punktligheten for Flytoget har vært stabilt godt over målet på 95 pst. i denne perioden.

Punktligheten for persontogene i Oslo i rushtidstrafikken ligger under målet på 90 pst. med 87 pst. i 2015 og en noe dårligere utvikling i første halvår 2016. Dette skyldes i hovedsak driftsforstyrrelser ved feil på signal- og sikringsanlegg.

Slike feil utenom rushtiden får mindre ringvirkninger da det går færre tog. Punktlighetsutviklingen i rushtidstrafikken har vært positiv siden 2009. Dette henger sammen med innføringen av ny grunnrutemodell for Østlandet og de omfattende arbeidene med å ruste opp infrastrukturen rundt Oslo S og i Østlandsområdet.

Punktligheten for godstog ligger langt under målet på 90 pst., med resultater like under 80 pst. siden 2012. Forsinkelser i transporter fra Sverige

og ved avgang fra godsterminalene er to store utfordringer. Resultatene etter første tertial 2016 viser en nedgang i antall forsinkelsestimer som skyldes forsinkelser fra utlandet og bedring i avgangspunktligheten fra den største godsterminalen på Alnabru. Jernbaneverket samarbeider tett med togselskapene for å løse utfordringer knyttet til driftsstabiliteten for godstransport på jernbanen.

Regularitet er andelen tog som kjøres i henhold til ruteplan. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 er at minst 99,2 pst. av togavgangene blir gjennomført. Målet for 2015 var 98,0 pst., mens resultatet ble 97,7 pst. Etter første tertial 2016 lå regulariteten på 97,5 pst. Regulariteten i 2015 tilsvarer at 23 av 1 000 tog ble innstilt helt eller delvis. For å nå målet i 2017 på 99,2 pst., kan ikke mer enn 8 av 1 000 tog bli innstilt. Med samme togtrafikk som i 2015 betyr dette at innstillinger må reduseres med to tredjedeler, eller med 5 472 innstillinger, fra 8 389 innstillinger i 2015 til maksimalt 2 917 innstillinger i 2017. For å kunne nå dette ambisiøse målet må feil på infrastrukturen reduseres, spesielt i det sentrale Østlandsområdet der togtettheten er særlig høy. I tillegg må togselskapenes feil som fører til innstillinger reduseres gjennom forbedring av togselskapenes daglige drift.

Oppetiden i jernbaneinfrastrukturen var 99,0 pst. i 2015, som var i henhold til fastsatt mål. Siden 2009 har måloppnåelse kun forekommet én gang tidligere, i 2012. Det ble registrert 8 273 forsinkelsestimer i 2015, noe som er en reduksjon på over 1 200 timer sammenliknet med 2014. Forsinkelsestimer er summen av alle forsinkelser på over 4 minutter sammenliknet med ruteplanen.

I 2015 var feil på signal- og sikringsanlegg årsaken til 40 pst. av forsinkelsestimene. Dette er en reduksjon med 15 pst. fra 2014. De fleste forsinkelsestimene er registrert på Sørlandsbanen, Drammenbanen og på strekningen Oslo S-Skøyen. Forsinkelsestimene på øvrige banestrekninger utgjør 20 pst. som er en reduksjon med 25 pst. sammenliknet med 2014. Solslyng er en annen vanlig årsak til forsinkelsestimer. I 2015 ble det registrert 22 tilfeller av solslyng, som er nær halvparten så mange som i 2014, som var et år med en varm sommer og særlig mange tilfeller av solslyng. Forsinkelsestimer knyttet til feil på kontaktledning er også halvert fra 2014. Forsinkelsestimer som følge av planlagte arbeider har imidlertid vært høyere enn forutsatt, noe som må ses i sammenheng med det høye aktivitetsnivået innen vedlikehold og utbygging av infrastrukturen.

Uvær førte til flere forsinkelsestimer i 2015 enn i 2014. Ras, flom og store nedbørsmengder

førte til forsinkelser og stenginger. For eksempel var Bergensbanen ved årsskiftet 2014–2015 stengt i over to døgn på grunn av et om lag 30 meter bredt stein- og jordras ved Dalekvam.

Kundetilfredshet

Kundetilfredshet – passasjerer

Togpassasjerenes kundetilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet er viktig. Departementet har satt krav til kundetilfredshet overfor NSB AS og Jernbaneverket. Kundetilfredsheten samvarierer sterkt med driftsstabiliteten i togtrafikken, som det går fram av figur 5.7. Dette understreker betydningen av å prioritere innsats for bedre punktlighet, regularitet og oppetid.

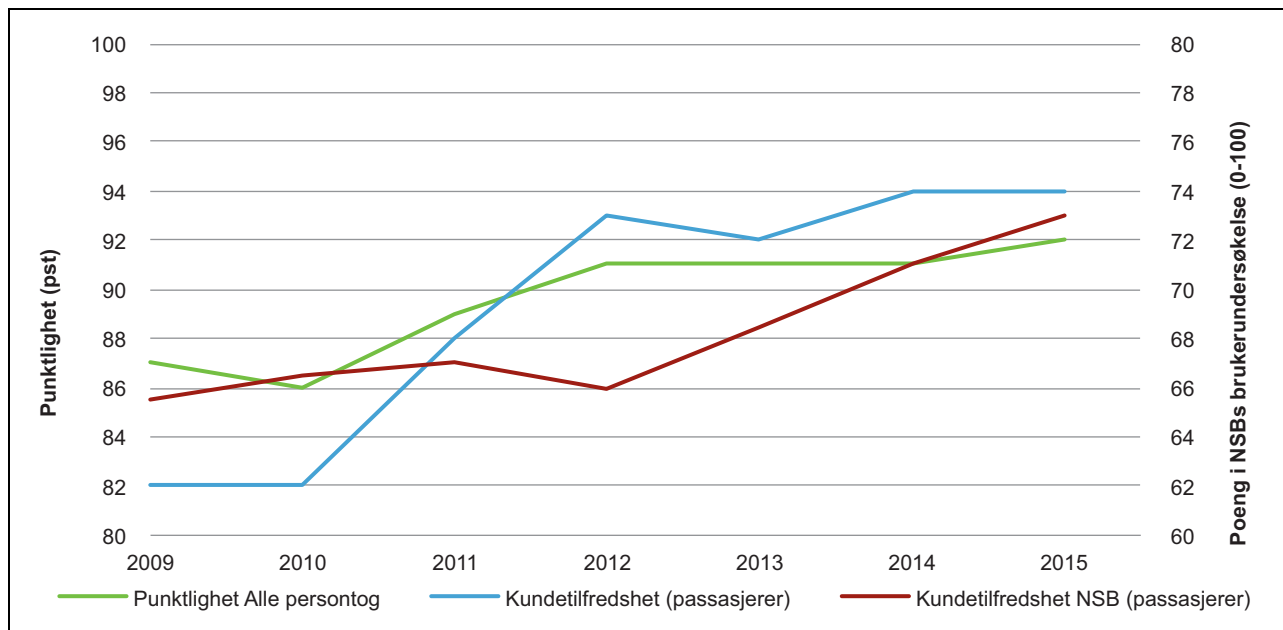
Flytoget AS gjennomfører egne målinger av kundetilfredsheten og oppnådde i 2015 et resultat på 97 av 100 poeng. Selskapet kan vise til en meget høy og stabil kundetilfredshet over flere år. NSB Gjøvikbanen AS, som inngår i NSB AS' kundeundersøkelser, oppnådde 72 av 100 poeng i 2015. Dette er NSB Gjøvikbanen AS sitt beste resultat hittil.

Kundetilfredshetsundersøkelsen til NSB AS ga i 2015 selskapet en kundetilfredshetsindeks (KTI) på 73 av 100 poeng i høstundersøkelsen. Resultatet er historisk høyt og godt over minstekravet i trafikkavtalen mellom NSB og Samferdselsdepartementet som er satt til 65 poeng.

Togpassasjerenes tilfredshet med Jernbaneverket måles også i NSBs halvårlege undersøkelser. Jernbaneverkets kundetilfredshet har vært god og stabil i 2015, med en bestenotering på 75 av 100 poeng i vårundersøkelsen og 74 poeng i høstundersøkelsen. Undersøkelsen gjennomført våren 2016 viser at kundetilfredsheten holder seg på dette nivået.

Bak de gode resultatene for kundetilfredshet står en rekke tiltak som Jernbaneverket og togselskapene har gjennomført gjennom de siste årene, i første rekke økt innsats for bedre driftsstabilitet siden 2009, nye togsett og bedre togtilbud/grunnrute i Østlandet som er innfaset fra 2012.

For å bedre trafikkinformasjonen ved driftsavvik setter Jernbaneverket i 2016 i drift et nytt kundeinformasjonssystem. Ytterligere utbygging av nye informasjonselementer på stasjonene og sektormerking på plattformene vil gjøre det lettere for de reisende å finne fram. Dette bidrar til mer effektive stasjonsopphold og dermed bedre punktighet. For at de reisende skal fortsette å oppleve stasjonene som attraktive, tilgjengelige og trygge, er det viktig å videreføre arbeidet med å fjerne mindre hindringer, samt opprettholde høy kvalitet på renhold og vedlikehold både inne og ute.



Figur 5.7 Punktlighet og kundetilfredshet

Kilde: Jernbaneverket og kundeundersøkelser utført av NSB AS

Kundetilfredshet – togselskapene

Togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket måles i etatens egen brukerundersøkelse. Siden 2009 har togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket vært fallende. Undersøkelsen, som ble gjennomført i november 2015, viser imidlertid en liten framgang, fra 52 av 100 poeng i 2014 til 54 poeng i 2015. Jernbaneverket får høyest score på kategorien Infrastruktur, i stor grad som følge av kundenes enighet i påstanden om at «Jernbaneverket holder stasjonene ryddige».

Kundetilfredsheten blant godstogselskapene er fortsatt høyere enn blant persontogselskapene, selv om resultatet i 2015 innebærer en tilbakegang på fem poeng blant godstog og en framgang på seks poeng blant persontog. Det er særlig kundenes opplevelser av Jernbaneverkets kundeorientering og deres generelle holdning til etaten som trekker ned resultatet blant godstogselskapene.

Jernbaneverket har satt i verk flere tiltak for å møte togselskapenes innvendinger, bl.a. en tettere kommunikasjon med hvert togselskap. Tiltakene vurderes som vellykket, spesielt overfor persontogselskapene.

Sikkerhet

Det er trygt å kjøre tog i Norge. Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de beste i Europa. Ulykkesrisikoen er på et stabilt lavt nivå,

selv om trafikken øker. Personer som oppholder seg i sporet, planoverganger og ras/skred utgjør den største risikoen for jernbaneulykker. Å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Identifisering og håndtering av nye risikoforhold, f.eks. knyttet til klimapåvirkning, er en viktig del av dette.

I 2015 omkom tre personer i forbindelse med togframføringen. Én av ulykkene etterforskes fortsatt av politiet. De siste fem årene har 14 personer omkommet i forbindelse med togframføring, som er 6 færre enn i 2014. Fire personer ble hardt skadd i 2015. De siste fem årene har 18 personer blitt hardt skadd i forbindelse med togframføringen, som er én person mindre enn i 2014. I 2015 var det 20 jernbaneulykker på det nasjonale jernbanenettet. De siste fem årene har det til sammen vært 132 jernbaneulykker, som er det samme som i 2014.

Statens jernbanetilsyn fører kontroll og tilsyn med i underkant av 40 jernbanevirksomheter. Jernbanetilsynet mener at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring. Jernbaneverket som infrastrukturforvalter er en viktig premissgiver for sikkerheten i togtrafikken på det nasjonale jernbanenettet. Tilsynet har derfor stor oppmerksomhet på Jernbaneverkets arbeid med sikkerhet og beredskap.

Jernbaneverket arbeider for å redusere risikoen for uønskede hendelser så mye som mulig. Sikkerheten i togframføringen ivaretas bl.a. gjen-

nom å opprettholde kompetanse på, innhold i og etterlevelse av regelverk og rutiner. I det løpende vedlikeholdet av infrastrukturen er kravene til sikkerhet første prioritet. Jernbaneverket gjennomfører også investeringstiltak særskilt rettet mot sikkerhet gjennom programområdet «Sikkerhet og miljø», som inkluderer tiltak for rassikring og sikring/sanering av planoverganger.

Miljø og klima

Jernbaneverket arbeider med å beregne og redusere *klimagassutslipp* og utvikler metoder for å tallfeste og rapportere utslipp i et livsløpsperspektiv. Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimagassutslippene er å overføre person- og godstransport fra veg og fly til elektrisk jernbane. Transportetatene samarbeider om å dokumentere slike overføringseffekter.

I dag er om lag 2 500 km av det statlige jernbanenettet elektrifisert, og omtrent 80 pst. av togtrafikken i Norge skjer med elektrisk tog. I 2015 ble persontogene på Bratsbergbanen mellom Porsgrunn og Notodden som tidligere gikk på diesel, erstattet med elektriske tog.

På ikke-elektrifiserte strekninger bruker togene diesel som drivstoff. De direkte utslippene fra dieseltog i 2015 var om lag 0,046 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, og Jernbaneverket anslår at de indirekte utslippene fra diesel utgjør om lag 15–20 pst. av de direkte utslippene. Indirekte utslipp fra innkjøpt elektrisitet til togframføring var om lag 0,055 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. I tillegg til togframføring har Jernbaneverket også utslipp i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastruktur. Totale klimautslipp fra jernbanen i 2015 var i overkant av 0,12 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Jernbaneverket kjøper opprinnelsesgarantier for hele togsektorens elektrisitetsforbruk.

Med økt i togtrafikk vil også sektorens totale utslipp, alt annet likt, øke. For å hindre eller redusere utslippsvekst er det derfor viktig å satse på *energieffektivisering*. Jernbaneverket legger til rette for en mer energieffektiv togframføring gjennom bruk av energiavregningssystemet Erex. Jernbaneverket prioriterer også arbeidet med energieffektivisering av etatens egen drift, og samarbeider med Enova om energieffektivisering av infrastrukturen. Etaten har som målsetning å redusere energiforbruket med 8,7 GWh i løpet av perioden 2014–2017.

Det samlede energiforbruket til det nasjonale jernbanenettet var 905 GWh i 2015, hvorav 772 GWh gikk til togframføring og 133 GWh til drift av infrastruktur. 600 GWh av energiforbruket til tog-

framføring ble levert av elektrisitet, hvorav 92 GWh eller 15,4 pst. er effekttap i Jernbaneverkets kontaktlednings-, omformer- og distribusjonsanlegg. De gjenstående 172 GWh ble levert av diesel. Energiforbruket for drift av infrastruktur er fordelt på 100 GWh elektrisitet og 33 GWh andre energikilder som bensin, diesel og fyringsolje.

Jernbaneverket arbeider med å redusere *støypilager* gjennom avbøtende tiltak. Jernbanen har nådd det nasjonale målet for støy, og etaten har få overskridelser av forskriftskrav. Av totalt seks boliger utsatt for utendørs døgnequivallent støy over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften, et akustisk støynivå under 42 dB, ble det i 2015 satt i gang tiltak for fem boliger. Disse var ferdige i februar 2016. Eier av den sjette boligen ønsker ikke tiltak. Skinnesliping er et tiltak som i utgangspunktet prioriteres av hensyn til vedlikehold, men som også bidrar til at støynivået reduseres. Dette er særlig viktig i tett befolkede områder. I 2015 ble skinnesliping utført på om lag 480 km spor.

Dyrepåkjørsler er et problem for bl. a. dyrevelferd, reindrift og landbruksnæring, så vel som for togtrafikken. I 2015 ble det registrert 1 916 påkjørte dyr. Dette var flere enn i 2014, men er på nivå med gjennomsnittet for de siste ti årene. Risikoen for dyrepåkjørsler påvirkes av en rekke faktorer, bl.a. vær- og snøforhold, bestandstetthet og vinterlengde. Jernbaneverket jobber med å finne gode løsninger for å redusere dyrepåkjørsler, og vurderer løpende tiltak i samråd med næringen. Det ble i 2015 gjennomført en rekke forebyggende tiltak i henhold til handlingsplan mot dyrepåkjørsler for 2014–2017.

Vegetasjonsrydding har god effekt for å redusere antallet påkjørsler av elg, som utgjør over 30 pst. av påkjørslene. I tillegg blir det gitt tilskudd til føring av dyr og til bygging og vedlikehold av gjerder. Jernbaneverket deltar i et samarbeidsforum med reinbeitedistriktene, og det er etablert en rutine for erstatning til dyreeiere. Det er også lokalt samarbeid om tiltak.

Jernbaneverket fortsatte i 2015 arbeidet med å bevare *naturmangfold* og vannmiljø gjennom og kontrollere og redusere den negative påvirkningen fra utbygging, drift og vedlikehold av jernbane. De største konfliktene mellom naturmangfold og jernbanen er primært knyttet til bruk av plantevernmidler. Jernbaneverket arbeidet med å løse disse konfliktene gjennom bruk av miljøtilpassede vedlikeholdsplaner for vegetasjonskontroll i terrenget langs sporet.

I 2015 arbeidet Jernbaneverket også med å bekjempe utvalgte fremmede, skadelige arter, i hovedsak langs strekninger på Østlandet og Ber-

gensbanen. Dette skjedde i samarbeid med kommuner og regionale samarbeidspartnere.

Opprydding av forurenset grunn og farlig avfall som kan gi konsekvenser for vann- og naturmiljø er et viktig innsatsområde for Jernbaneverket. Det er satt mål for kartlegging og opprydding. I 2015 ble det gjennomført flere miljøtekniske grunnundersøkelser og disse kartleggingene har fortsatt i 2016.

I 2015 valgte Jernbaneverket ut tre mulige pilotprosjekter for kompensasjon for ødeleggelser av naturområder. I tillegg er Jernbaneverket i gang med to mulige pilotprosjekter for kompensasjon av dyrket jord. For bygging av dobbeltspor Trondheim-Stjørdal pågår konsekvensutredning, der kompensasjon for dyrket jord kan være aktuelt. For Ringeriksbanen har det vært en egen prosess for å etablere et omforent beslutningsgrunnlag angående bl.a. landbruksinteresser, og det arbeides med å identifisere mulige kompenserende tiltak for landbruksverdier som kan bli berørt i området.

Ingen *kulturmiljø*, kulturminner eller kulturlandskap fikk redusert verdien vesentlig som følge av nyanlegg i 2015.

Jernbaneverket yter økonomisk og praktisk støtte til museumsjernbaner omfattet av etatens landsverneplan. Riksantikvaren fredet Flekkefjordbanen i 2015. Prosess for å frede Gamle Vossebanen ble startet i 2014, og fredningsforskrift er ventet ferdigstilt i 2016. Begge banene er omfattet av Jernbaneverkets landsverneplan. Det pågår en dialog med Riksantikvaren om omfanget av tiltak på den fredede Tinnosbanen, herunder sikring av det gjenværende kontaktledningsnett.

Universell utforming

Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye jernbanestasjoner og ved vesentlige endringer av eksisterende stasjoner. For eksisterende stasjoner, der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, er strategien å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Ved tiltak på eksisterende stasjoner er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, tilgrensende bygninger og anlegg, topografi mv.

Jernbaneverket bruker to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «Universell utforming» og «Tilgjengelig». «Universell utforming» oppfylder kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på veien mot universell utforming, med reduserte krav der det stilles krav til minst

én adkomst til plattform som er fri for hindre, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget. Arbeidet med universell utforming av stasjoner er todelt; den fysiske utformingen av jernbanestasjonen og utformingen av publikumsinformasjonssystemene.

Med byggingen av nye Tverrlandet holdeplass på Nordlandsbanen er det nå 336 jernbanestasjoner på det nasjonale jernbanenettet. I 2015 ble ni stasjoner klassifisert som fysisk universelt utformet, slik at det ved utgangen av 2015 var 13 stasjoner med fysisk universell utforming. Det ble gjennomført tiltak for bedre tilgjengelighet på 33 stasjoner, slik at totalt 179 jernbanestasjoner nå har forbedret tilgjengelighet.

Ved utgangen av første tertial 2016 var til sammen 14 togstasjoner fysisk universelt utformet, og 103 togstasjoner er tilgjengelig. Med ferdigstilling av nye Holmestrand stasjon og mindre oppgraderinger av ytterligere 11 stasjoner legger Jernbaneverket opp til at ytterligere 12 stasjoner blir universelt utformet og 91 blir klassifisert som tilgjengelige ved utgangen av 2016.

Jernbaneverket har over flere år arbeidet med å utvikle et universelt utformet publikumsinformasjonssystem. I 2016 oppfylder informasjonssystemet minstekrav til universell utforming, med informasjon om avganger og trafikkavvik, både i lyd og bilder. Dette informasjonssystemet blir tatt i bruk på hele jernbanenettet.

Nærmere om budsjettforslaget

Ny budsjettstruktur som følge av jernbanereformen
Som konsekvens av gjennomføringen av jernbanereformen foreslås det i 2017 en ny inndeling av bevilgningene til jernbaneformål. Bevilgningene på kap. 1350 Jernbaneverket og kap. 1351 Persontransport med tog foreslås fra 2017 bevilget på nytt kap. 1352 Jernbanedirektoratet, mens en mindre del av inntektene på kap. 4350 bevilges på nytt kap. 4352 Jernbanedirektoratet. Mesteparten av dagens inntekter på kap. 4350 vil komme til fra trekk for bevilgningene til Jernbanedirektoratets kjøp av infrastruktur tjenester på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold. Dette innebærer at utgiftene på denne posten blir nettobudsjettet. Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet utvikler nå rammeverket for avtaler mellom direktoratet og foretaket.

Tabell 5.26 og 5.27 viser foreslåtte utgifter og inntekter til jernbaneinfrastruktur og kjøp av persontransport med tog i 2017 ut fra ny budsjettstruktur fra og med 2017 og gjeldende struktur.

Tabell 5.26 Ny budsjettstruktur for programkategori 21.50 fra 2017 – utgifter

Før reform 01.01.2017	Etter reform 01.01.2017 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet								SUM
	Post 01	Post 21	Post 70	Post 71	Post 72	Post 73	Post 75	Post 76	
	Drifts- utgifter	Spesielle drifts- utgifter – planer og utred- ninger	Kjøp av person- transport med tog	Kjøp av infrastruk- turtjenester – drift og vedlikehold	Kjøp av infrastruk- turtjenester – plan- legging	Kjøp av infrastruk- turtjenester – investe- ringer	Tilskudd til komp. for økt AGA.	MVA på kjøp av infrastruk- turtjenester	
Kap. 1350 Jernbane- verket									
Post 23 Drift og vedlikehold	354,1	200,0		7 164,2					7 718,3
Post 25 Drift og vedlikehold av GMB				131,0					131,0
Post 30 Investeringer i linjen					1 473,0	3 888,0			5 361,0
Post 31 Nytt dobbelt- spor Oslo-Ski						4 875,3			4 875,3
Post 34 Komp. for økt AGA.							66,6		66,6
Sum kap 1350	354,1	200,0		7 295,2	1 473,0	8 763,3	66,6		18 152,2
Kap. 1351 Person- transport med tog									
Post 70 Kjøp av person- transport med tog			3 164,5						3 164,5
Sum Brutto «gamle» utgifter	354,1	200,0	3 164,5	7 295,2	1 473,0	8 763,3	66,6		21 316,7
Nye utgifter:									
Pensjonspremie	18,0			255,0					273,0
Forsikring				100,0					100,0
Merverdiavgift								4 240,3	4 240,3
Sum Nye utgifter	18,0			355,0				4 240,3	4 613,3
Sum Brutto utgifter	372,1	200,0	3 164,5	7 650,2	1 473,0	8 763,3	66,6	4 240,3	25 930,0
Inntekter som nettobudsjetteres:									
Fra kap. 4350				-675,9					-675,9
Ny kjørevegsavgift			120,0	-150,0					-30,0
Sum nettobudsjetterte inntekter			120,0	-825,9					-705,9
Sum Kap. 1352	372,1	200,0	3 284,5	6 824,3	1 473,0	8 763,3	66,6	4 240,3	25 224,1

Tabell 5.27 Ny budsjettstruktur for programkategori 21.50 fra 2017 – inntekter

Før reform 01.01.2017	Etter reform 01.01.2017		
Kap. 4350 Jernbaneverket	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	
	Post 01 Innbetalinger til Norsk jernbaneskole	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	Post 71 Sum
Post 01 Kjørevegsavgift			45,2 45,2
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.	31		248,5 279,5
Post 03 Betaling for bruk av godsterminaler			11,4 11,4
Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift			239,7 239,7
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen			131,0 131,0
<i>Sum</i>	<i>31,0</i>		<i>675,9 706,9</i>

Dagens bevilgning til kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold foreslås fordelt på tre nye poster på kap. 1352 Jernbanedirektoratet:

- post 01 Driftsutgifter, som omfatter utgifter til drift av Jernbanedirektoratet, lønnsutgifter og kjøp av varer og tjenester, herunder drift av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum på Hamar.
- post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, som omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til overordnet planlegging og utredning i tidlig fase, dvs. kommunedelplaner, konsekvensutredninger og konseptvalgutredninger mv.
- post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, som omfatter Jernbanedirektoratets kjøp av drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet.

Post 71 inkluderer og erstatter også bevilgningene på dagens kap. 1350 Jernbaneverket, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Dagens bevilgninger til jernbaneinvesteringer på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, foreslås slått sammen og fordelt på to nye poster på kap. 1352:

- post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, som omfatter bevilgninger til planlegging i regi av Bane NOR SF, i hovedsak etter kommunedelplan/hovedplan og fram til byggestart av konkrete investeringsprosjekter i senere fase. Posten inkluderer hele planleggingen av InterCity og dekker alle plannivåer.
- post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, som omfatter bevilgninger til alle in-

vesteringsprosjekter som er under utførelse/bygging, herunder bevilgningene til kap. 1350 Jernbaneverket, post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

Dessuten opprettes post 74 Tilskudd til eksterne. Posten gjelder utbetalinger til tilskuddsordningene for sidespor og ERTMS-ombordutstyr. Det er ikke budsjettetert med utbetalinger til disse tilskuddsordningene i 2017. Det er knyttet til sagnsfullmakt til posten og bevilgningene til postene 71 og 73 kan nyttes til utbetalinger på post 74, jf. stikkord.

Bevilgningene til kap. 1350 Jernbaneverket post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift foreslås videreført på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 75 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, bl.a. fordi bevilgningen ikke inngår i oppfølgingen av Nasjonal transportplan og er tidsbegrenset.

Ansvar for kjøp av persontransport med tog overføres fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet. Bevilgningene til kap. 1351 Persontransport med tog, post 70 Kjøp av persontransport med tog, videreføres fra 2017 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, ny post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Jernbanedirektoratet får som nevnt ansvaret for Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum. Inntektene som skolen og museet har i dag har vært budsjettetert på kap. 4350, post 02 Salg av utstyr og tjenester mv., men blir fra 2017 budsjettetert på kap. 4352, post 01 Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum. Øvrige inntekter på kap. 4350, post 02, og på øvrige poster på kap. 4350 som alle er knyttet til drift og ved-

likehold av infrastruktur (kjørevegsavgift, betaling for bruk av godsterminaler, videresalg av elektrisitet til togdrift, betaling for bruk av Gardermobanen), tilfaller Bane NOR SF og bevilges ikke lengre over statsbudsjettet. Inntektene vil komme til fratrukk for bruttoutgifter på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Infrastrukturforetakets inntekter er imidlertid et premiss for bevilgningsbehovet til drift og

vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen og omtales under kap. 1352, post 71.

Overgangen fra gammel til ny budsjettstruktur er nærmere omtalt under de enkelte postene under kap. 1352 Jernbanedirektoratet.

Tabell 5.28 viser hvordan forslaget til bevilgninger til jernbaneinfrastrukturformål i 2017 ville ha sett ut uten jernbanereformen, dvs. dersom Jernbaneverket ble videreført uendret i 2017.

Tabell 5.28 Bevilgningsforslag 2017 etter gammel budsjettstruktur for kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)			
Post	Betegnelse	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Endr. 2016–2017 i kr	Endr. 2016–2017 i pst.
23	Drift og vedlikehold	8 093 094	7 718 300	-374 794	-4,6 %
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	140 050	131 000	-9 050	-6,5 %
30	Investeringer i linjen	5 824 600	5 361 000	-463 600	-8,0 %
31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	4 113 300	4 875 300	762 000	18,5 %
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	31 000	66 600	35 600	114,8 %
	Sum kap. 1350 Jernbaneverket	18 202 044	18 152 200	-49 844	-0,3 %
	Sum Drift og vedlikehold (post 23 + post 25)	8 233 144	7 849 300	-383 844	-4,7 %
	Sum Investeringer (post 30 + post 31)	9 937 900	10 236 300	298 400	3,0 %

Forslag til bevilgninger i 2017 for den virksomheten som i dag er Jernbaneverket, er om lag en nominell videreføring av saldert budsjett 2016.

Det lavere bevilgningsnivået til drift og vedlikehold i 2017 sammenliknet med saldert budsjett 2016, henger sammen med bortfallet av sysselsettningstiltak som i 2016 ble gitt en engangsbevilgning på 480 mill. kr. Endringen i bevilgningene på investeringspostene skyldes en betydelig økning til det nye dobbeltsporet Oslo-Ski (Follobanen), samtidig som det er lavere behov for bevilgninger til de store investeringsprosjektene på post 30.

Effektiviseringsprogrammet, oppfølging etter jernbanereformen

Jernbaneverket har i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 utarbeidet og satt i gang et program for effektivisering av etaten. Målet med programmet har vært at etaten innen 2023 skal redusere kostnadene som etaten selv kan påvirke med 10–15 pst., sammenliknet med ventet kostnadsutvikling uten programmet. Effektiviseringsprogrammet har en samlet plan for årlig bruttogeinst på 0,5 mrd. kr ved utgangen av 2017

og 1,1 mrd. kr ved utgangen av 2023. Det er lagt stor vekt på at ressursene som frigjøres skal om-disponeres til arbeid med fornying av infrastrukturen.

Jernbaneverket har arbeidet med effektiviseringsprogrammet gjennom fire delprogrammer: «Effektiv planlegging og bygging», «Effektiv drift og vedlikehold», «Effektiv trafikkstyring» og «Effektiv støtte». Målet for tiltakene som har blitt gjennomført siden oppstart av programmet, er en akkumulert estimert effektiviseringsgevinst på 457 mill. kr ved utgangen av 2016. I tillegg til de verdsatte effektiviseringsgevinstene legger programmet til rette for høyere kvalitet i forvaltning, drift, vedlikehold, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastrukturen, samt for en totalt sett bedre utnyttelse av disponible ressurser.

Samferdselsdepartementet legger opp til at Jernbaneverkets effektiviseringsprogram blir videreført av Bane NOR SF. Departementet arbeider nå med en gevinstrealiseringsplan for jernbanereformen. Denne planen må avstemmes med en videreføring av effektiviseringsprogrammet i 2017 og den videre oppfølgingen av effektivisering som følger av Nasjonal transportplan 2018–

2029. Departementet vil på egnet måte orientere Stortinget om gevinstrealiseringsplanen.

Det vises til nærmere omtale av effektiviseringsprogrammet i del III.

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter			372 100
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>			200 000
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>			3 284 500
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>			6 824 300
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>			1 473 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>			8 763 300
75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>			66 600
76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post, 71, post 72, post 73 og post 75</i>			4 240 300
	Sum kap. 1352			25 224 100

Det foreslås bevilget 25 224,1 mill. kr til Jernbanedirektoratet i 2017. Av dette er økte utgifter med om lag 4 613 mill. kr og nettoføring av inntekter med om lag 706 mill. kr, som gir en netto økning av utgiftene med om lag 3 907 mill. kr på grunn av budsjettekniske justeringer, nettoføring av inntekter og merutgifter som en konsekvens av jernbanereformen. Utenom disse endringene er forslaget en reduksjon på 135,3 mill. kr eller 0,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2016 samlet for kapitlene 1350 Jernbaneverket og 1351 Persontransport med tog, som var på 21 451,9 mill. kr.

Jernbanedirektoratet er et ordinært forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, og er planlagt å være i operativ drift fra 1. januar 2017. Direktoratet skal forvalte bevilningene til kjøp av persontransport med tog og infrastrukturtenester, innenfor rammene fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Direktør av Gardermobanen, foreslås det bevilget 6 824,3

ratets virksomhet blir i sin helhet finansiert med bevilgninger over statsbudsjettet.

Til post 01 Driftsutgifter foreslås det bevilget 372,1 mill. kr i 2017. Dette omfatter utgifter til direktoratets drift, herunder drift av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum.

Til post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger foreslås det bevilget 200 mill. kr i 2017. Dette omfatter utgifter til overordnet planlegging og utredning i tidlig fase av nye prosjekter, kommunedelplaner, konsekvensutredninger og konseptvalgutredninger mv.

Til post 70 Kjøp av persontransport med tog foreslås det bevilget 3 284,5 mill. kr. Forslaget dekker de forpliktelsene som Samferdselsdepartementet har i inngåtte trafikkkavtaler om persontransport med tog.

Til post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, inkludert drift og vedlikehold mill. kr i 2017.

Bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen er redusert med om lag 480 mill. kr fra saldert budsjett 2016 fordi regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting ble bevilget som engangstiltak i 2016. Bortsett fra sysselsettingstiltakene videreføres aktivitetsnivået for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur fra 2016. Forslaget er tilstrekkelig til å gjennomføre nødvendig vedlikehold av infrastrukturen, gir rasjonell framdrift i ERTMS-prosjektet og standarden på dagens jernbanenett opprettholdes i 2017.

Til post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer foreslås det bevilget 1 473 mill. kr i 2017. Posten omfatter kjøp av tjenester innen planlegging av nye jernbaneprosjekter fra Bane NOR SF. I 2017 prioriteres videre planlegging av de første InterCity (IC)-prosjektene Venjar-Eidsvoll-Langset, Kleverud-Sørli, Sandbukta-Moss-Såstad og Ringeriksbanen. Videre prioriteres videre planlegging av elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen, dobbeltspor Drammen-Hokksund, og planlegging av nødvendige programområdetiltak for å ta imot nye tog som Samferdselsdepartementet har gitt restverdisikring for.

Til post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer foreslås det bevilget 8 763,3 mill. kr i 2017. Posten omfatter kjøp av tjenester innen utbygging av ny jernbane fra Bane NOR SF, herunder nytt dobbeltspor Oslo-Ski. Forslaget dekker rasjonell gjennomføring av alle pågående investeringsprosjekter. Det gjennomføres videre en rekke små og mellomstore tiltak på programområdene for sikkerhet og miljø, kapasitet, samt stasjoner og knutepunktutvikling.

Til post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift foreslås det bevilget 66 mill. kr i 2017. Forslaget gir rasjonell videreføring av arbeidene med Oteråga kryssingsspor og Reitan holdeplass.

Oppfølging av Nasjonal transportplan

For å sikre konsistens med tidligere år er rapporteringen for oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 dette siste året av fireårsperioden 2014–2017, satt opp etter gammel budsjettstruktur. Det vises til tabell 5.26 samt tilhørende omtale over for beskrivelse av fordelingen av disse postene og tilhørende forslag til bevilgning i 2017 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet.

Tabell 5.29 Oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017

			(i mill. 2017-kr)					
Kap.	Post	Betegnelse	NTP			Forslag 2017	Oppf. grad i pst.	
			2014–2017 årlig snitt	Bevilget 2014	Bevilget 2015			Bevilget 2016
<i>1350</i>		<i>Jernbaneverket</i>						
	23	Drift og vedlikehold	7 107,0	6 916,8	7 640,2	8 416,8	7 718,3	108,0
	30	Investeringer i linjen	6 616,4	9 095,3	8 303,1	6 003,0	5 361,0	108,7
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	3 370,9	1 461,2	2 984,5	4 216,1	4 875,3	100,4
		Sum kap. 1350	17 094,2	17 473,4	18 927,7	18 636,0	17 954,6	106,7
		Sum postene 30+31	9 987,2	10 556,6	11 287,6	10 219,1	10 236,3	105,9

Budsjettforslaget for 2017 er til sammen 860 mill. kr høyere enn det årlige gjennomsnittet i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017. Samlet for årene 2014–2017 er bevilgningen til dette formålet på nesten 73 mrd. kr, eller 4,6 mrd. kr høyere enn planrammen for perioden, med en samlet oppfølgingsgrad på 106,7 pst. Oppfølgingsgraden for fireårsperioden for bevilgninger til drift og vedlikehold (post 23) er på 108,0 pst., og for samlet bevilgning til investeringer (postene 30 og 31) på 105,9 pst. Dette innebærer at det til drift og vedli-

kehold blir bevilget nær 2,3 mrd. kr mer enn planrammen for fireårsperioden, og bevilgningene til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur blir også vel 2,3 mrd. kr høyere enn planrammen. At jernbanebevilgningene ligger betydelig over den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan skyldes i stor grad det høye aktivitetsnivået for vedlikeholdet av jernbanenettet, for å holde rasjonell framdrift i planleggingen og utbyggingen av InterCity og andre store prosjekter i 2014 og 2015, samt en betydelig satsing på programområdene, særlig ka-

pasitetsøkende tiltak. Oppfølgingsgraden for post 30 blir 108,7 pst. for perioden 2014–2017.

Mål og prioriteringer 2017

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2017 er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt ved behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. 450 S (2012–2013).

Målene for bevilgningene til post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil jernbane, samt ivareta realverdiene i infra-

strukturen. Bevilgningene til kjøp av tjenester innen investering i ny infrastruktur, postene 72 og 73, skal bidra til å opprettholde og forbedre den høye sikkerheten på jernbanen, samt gi økt kapasitet, redusert framføringstid og mer fleksibel drift for togtrafikken.

Samferdselsdepartementet prioriterer framdriften i pågående prosjekter, jf. tabell 5.30. Alle prosjektene inngår i bevilgningene på post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, utenom ERTMS-prosjektet som inngår i bevilgningen på post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold.

Tabell 5.30 Pågående store jernbaneprosjekter

(i mill. 2017-kr)					
<i>Strekning</i> Prosjekt	Først behandlet ¹	Opprinnelig kostnadsramme	Oppstart	Planlagt bruksklar/ ferdig	Gjeldende kostnadsramme
<i>Jærbanen</i>					
Sandnes-Stavanger	St.prp. nr. 1 (2005–2006)	1 700	2006	2017	2 690
Ganddal godsterminal	St.prp. nr. 1 (2005–2006)	769	2005	2017	769
<i>Vestfoldbanen</i>					
Holm-Holmestrand-Nykirke	Prop. 1 S (2009–2010)	6 600	2010	2016	6 627
Farriseidet-Porsgrunn	Prop. 1 S (2011–2012)	7 237	2012	2018	7 237
<i>Dovrebanen</i>					
Langset-Kleverud	Prop. 13 S (2011–2012)	5 335	2012	2015/2018	5 335
<i>Vossebanen: Arna-Bergen</i>					
Ulriken tunnel	Prop. 1 S (2013–2014)	3 344	2014	2020/2021	3 344
<i>Trønder-/Meråkerbanen</i>					
Hell-Værnes	Prop. 1 S (2014–2015)	713	2014	2016/2017	746
<i>Follobanen</i>					
Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	Prop. 97 S (2013–2014)	27 720	2014	2021	27 720
<i>ERTMS-prosjektet (post 71)</i>	Prop. 126 S (2015–2016)	27 343	2016	2032	27 343

¹ Viser til første gang prosjektet ble omtalt for Stortinget med godkjent kostnadsramme

Det er også satt av midler til å videreføre investeringstiltak innenfor programområdene «Sikkerhet og miljø», «Kapasitetsøkende tiltak» samt «Stasjoner og knutepunkter».

Som for Jernbaneverket er mål- og resultatstyring det grunnleggende prinsippet i styringen av Jernbanedirektoratet. De operative målene som

ble satt for Jernbaneverket i Nasjonal transportplan 2014–2023, foreslås videreført for Jernbanedirektoratet. Det er tallfestet mål for områdene sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet. Tabell 5.31 viser fastsatte mål for driften av det nasjonale jernbanenettet for perioden 2014–2023.

Tabell 5.31 Jernbanedirektoratet – mål 2017

Parameter	Mål 2015	Mål 2016	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>				
Antall drepte siste 5 år	22	21	20	15
Antall personskader (hardt skadd) siste 5 år	18	16	16	12
Antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker»	110	106	102	77
<i>Punktlighet</i>				
Oppetid i pst.	99,0	99,1	99,3	99,3
Regularitet i pst.	98,0	98,5	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse	72	74	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	70	62	65	70

Jernbanedirektoratets vurdering er at det er *svært* høy risiko for at målene for oppetid og regularitet ikke nås i 2017. Som nevnt under rapporteringen på framkommelighetsmålene under «Resultatrapport 2015», krever regularitetsmålet i 2017 bl.a. at antallet innstillinger reduseres med to tredjedeler i forhold til dagens nivå. Dette blir svært krevende, spesielt tatt i betraktning anleggenes generelle tilstand, planlagte saktekjøringer i forbindelse med gjennomføringen av investeringsprosjekter, og risiko for driftsbrudd som følge av ekstreme eller ustabile værforhold. Erfaringer fra senere år viser at selv et fåtall driftsbrudd kan gi store utslag i resultatene for driftsstabiliteten. Forebygging og rask retting av feil ved slike driftsbrudd blir derfor viktig for et best mulig resultat.

Det er et *etterslep i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen*. Etterslepet innen fornying av infrastrukturen er estimert til 17,7 mrd. 2016-kr ved inngangen til 2016, jf. Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet*. I 2016 reduseres etterslepet med nær 0,6 mrd. kr, til om lag 17,1 mrd. 2016-kr. Omregnet til 2017-priser tilsvarende dette 17,6 mrd. kr ved inngangen til 2017. Jernbaneverket har anslått likevektsnivået for fornyingen til om lag 2 mrd. kr.

Dette er det omtrentlige årlige aktivitetsnivået i fornyingen av jernbaneinfrastrukturen som er nødvendig for å opprettholde dagens standard, og som innebærer at etterslepet i fornyingen samlet sett blir uforandret i løpet av året. Innenfor post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, foreslås om lag 2 mrd. kr til fornying. Etterslepet holder seg dermed uforandret i løpet av 2017.

ERTMS-prosjektet, som inngår i post 71, er holdt utenom beregningene av etterslepet i fornyingen av infrastrukturen. Dette bl.a. på grunn av omfanget av prosjektet som har en kostnadsramme på 27 343 mill. 2017-kr, og fordi det innebærer langt mer enn «ordinær» fornying. ERTMS-prosjektet omfatter bl.a. overgang til helt ny teknologi og innføring av helt nye grensesnitt mellom tog og infrastruktur.

Jernbaneverket har som en del av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan for perioden 2018–2029 arbeidet med å oppdatere grunnlaget for beregningene av likevektsnivået til fornying og etterslepet. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 372,1 mill. kr i 2017. I bevilgningen inngår 18 mill. kr i kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Posten omfatter utgifter til drift av Jernbanedirektoratet, herunder drift av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum.

Direktoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for samfunnet, passasjerene og vareeiere. Foruten driften av Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum omfatter driftsutgiftene direktoratets arbeid med:

- Overordnet langsiktig *utvikling av togtilbudet* og konkurranseutsetting av togtrafikk.
- Inngå og følge opp *avtaler om kjøp av persontransporttjenester* med tog.
- Inngå og følge opp *avtaler om kjøp av infrastruktur tjenester* for drift og vedlikehold og investeringer i jernbanenettet.
- Overordnet samordning og koordinering av *sikkerhet og beredskap* på jernbanen som en del av det samlede transportsystemet.

Jernbanedirektoratets organisasjon er under oppbygning og er anslått å utgjøre om lag 246–251 årsverk når det er i full operativ drift, inkludert 59 årsverk i Norsk jernbaneskole og 22 årsverk i Norsk jernbanemuseum.

Norsk jernbaneskole

Det foreslås 100 mill. kr til drift av Norsk jernbaneskole i 2017. Dette omfatter hovedsakelig driften av lokomotivførerutdanningen, som er en ofentlig godkjent fagutdanning.

Norsk jernbaneskole utdanner lokomotivførere, trafikkstyrere og togledere, og den tilbyr kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene. Skolen er viktig for å utvikle den jernbanefaglige kompetansen i Norge, og for å sikre nødvendig kontinuitet og kapasitet innenfor jernbanefagene.

Skolens avdeling for jernbanefag er en bransjenøytral kurs- og kompetanseleverandør, som tilbyr kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene for hele jernbanesektoren. Undervisningen av jernbanefag finansieres gjennom kursavgifter, hvor om lag 25 pst. av kursdeltakerne kommer fra eksterne firmaer. Kursvirksomheten innen jernbanefagene er brukerfinansiert, jf. kap. 4352 Jernbanedirektoratet.

Norsk jernbanemuseum

Det foreslås 25 mill. kr til drift av Norsk jernbanemuseum i 2017. Dette omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet.

Norsk Jernbanemuseum har siden 1896 hatt som oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og dens rolle for utviklingen av det norske samfunnet. Museet tar vare på gjenstander som har vært kjennetegnende for norsk jernbane i forskjellige tidsepoker. Innenfor jernbanemuseets budsjett settes det av om lag 1 mill. kr til ordningen med prosjektstøtte til historiske jernbaneformål. Prosjektstøtten bygger opp om frivillig innsats for å bevare kulturminner i jernbanen og ytes til museumsrelaterte enkeltprosjekter/tiltak, bevaring, restaurering mv.

Utstillinger og arrangementer ved Norsk Jernbanemuseum har årlig i underkant av 30 000 besøkende. Jernbanemuseets inntekter føres på kap. 4352 Jernbanedirektoratet.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Det foreslås bevilget 200 mill. kr i 2017.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase, dvs. fram til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) før regjeringsbeslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Det omfatter også oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023, og eventuelt oppfølgingsarbeid med Nasjonal transportplan for 2018–2029. Posten dekker også kjøp av tjenester fra Bane NOR for hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid. Utgifter til reguleringsplaner, detaljplaner og byggeplaner for vedtatte prosjekter, bl.a. utrednings- og planarbeid for InterCity-prosjekter, inkl. Ringriksbanen, budsjetteres på post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer.

De største planleggings- og utredningsarbeidene under post 21 i 2017 er:

- Oppfølging av terminalstrukturen for Østlandsområdet og videre utredning av Alnabru godsterminal
- Videre oppfølging og planlegging for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo i henhold til resultatet av konseptvalgutredning og KS1 for Oslo-navet

- Videre planlegging av logistikk-knutepunkt i Trondheims- og Bergensregionen, samt planlegging av oppgradering av eksisterende terminaler
- Videreutvikling av godsstrategien og planlegging av konkrete tiltak for økt godstrafikk
- Planlegging av tiltak for å ta imot nye persontog, bl.a. forlengelse av plattformer og økt henstillingskapasitet.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 3 284,5 mill. kr i 2017. Dette er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2016, jf. kap. 1351, post 70. Forslaget følger av avtalt årlig vederlag i Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB AS for perioden 2012–2017, herunder innføring av nytt togmateriell i 2017, og øvrige trafikkavtaler. Bevilgningen inkluderer 120 mill. kr i kompensasjon som følge av ny generell kjørevegsavgift i 2017, samt 2 mill. kr i kompensasjon for økt CO₂-avgift på mineralolje.

I jernbanereformen er det lagt opp til at ansvaret for offentlig kjøp av persontransport med tog blir overført fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet. Bevilgningen foreslås flyttet fra tidligere kap. 1351 Persontransport med tog til kap. 1352 Jernbanedirektoratet. Departementet legger opp til at overføringen av dette ansvaret kan skje så raskt Jernbanedirektoratet er oppbemannet. Etter overføringen får direktoratet ansvaret for å følge opp trafikkavtalene som departementet har inngått med ulike togoperatører om å utføre både nasjonale og grenseoverskridende persontogtjenester.

Forpliktelser under gjeldende trafikkavtaler

Bevilgningen for 2017 skal dekke vederlag for de persontogtilbudene som staten ved Samferdselsdepartementet kjøper fra NSB AS (om lag 3 050 mill. kr) og NSB Gjøvikbanen AS (om lag 100 mill. kr), samt grensekryssende trafikk på strekningene Narvik-Kiruna-Stockholm på Ofotbanen (om lag 6 mill. kr) og Oslo-Karlstad-Stockholm på Kongsvingerbanen (om lag 4 mill. kr). All persontransport som NSB AS tilbyr innenlands inngår i trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB, unntatt NSBs dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen. Det er knyttet noe usikkerhet til størrelsen på vederlaget i de ulike avtalene på grunn av ulike prisreguleringer og bonusordninger, samt vederlag knyttet til alternativ transport i trafikkavtalen med NSB AS.

Trafikkavtalen med NSB AS gjelder for perioden 2012–2017. Avtalen har en samlet ramme på 15,4 mrd. 2012-kr, jf. Prop. 1 S (2011–2012). Avtalen er en nettokontrakt der staten betaler et vederlag basert på en prognose for differansen mellom selskapets inntekter og utgifter. Dette innebærer at NSB har risikoen for utviklingen i trafikkinntekter og kostnader, og må selv dekke den faktiske differansen mellom inntekter (trafikkinntekter og vederlag) og kostnader. Kontraktsformen gir selskapet incentiver til både å holde på sine eksisterende kunder og tiltrekke seg nye.

I 2015 reiste 63 mill. passasjerer med tog som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS. Dette er en økning på 5,8 pst. fra 2014. Antall personkilometer økte med 3,0 pst.

I henhold til avtalen med NSB skal vederlaget for 2016 og 2017 justeres dersom trafikkinntekter for hele 2015 på strekningene på Østlandet, nærtrafikk Oslo og InterCity-trafikk, som omfattes av avtalen, avviker med mer enn 20 mill. kr fra trafikkinntektsprognosene i avtalen. I 2015 var disse trafikkinntektene 83,5 mill. kr høyere enn avtalt, og vederlaget for 2016 reduseres med 88,2 mill. kr. Vederlaget for 2017 blir tilsvarende redusert med 90,8 mill. kr. NSB AS har en samarbeidsavtale med Ruter AS, som innebærer at Ruter betaler takstdifferanse til NSB. Oppgjøret mellom NSB og Ruter for 2015 er ikke ferdig og kan påvirke NSBs trafikkinntekter for 2015 noe. Departementets vederlag til NSB for 2016 blir justert tilsvarende dersom oppgjøret med NSB og Ruter endrer selskapets trafikkinntekter for 2015.

NSB har det operative ansvaret med krav om en effektiv drift og klare krav til kvalitet i produksjonen. I 2015 oppfylte NSB disse kravene i avtalen. I trafikkavtalen er det bl.a. krav til operatøravhengig regularitet på 99,1 pst. NSB oppnådde en regularitet i 2015 på 99,84 pst. Videre er det i avtalen krav om at operatøravhengige forsinkelsestimer ikke skal overstige 2 900. I 2015 hadde NSB 1 946 slike forsinkelsestimer.

Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS gjelder for perioden juni 2006–desember 2017, etter at Samferdselsdepartementet har utløst opsjon på å forlenge den. Avtalen gir NSB Gjøvikbanen enerett til å drive rutegående persontransport med tog på Gjøvikbanen. Avtalen er en nettokontrakt. Den inneholder en bonusordning der selskapet kan opptjene bonus dersom antall passasjerer på to utvalgte tellepunkter er høyere enn det avtalte referansenivået. Avtalen inneholder også en malusordning der selskapet blir ilagt bøter for antall innstilte avganger innenfor selskapet kontroll. Netto bonus til selskapet for 2015 var på 6,7 mill.

kr. I 2015 oppnådde NSB Gjøvikbanen en operatørvhengig regularitet på 99,7 pst. og en operatørvhengig punktlighet på 99,0 pst., og nådde dermed kravene i avtalen. NSB Gjøvikbanen hadde 1,4 mill. passasjerer i 2015, som er en økning på 4,4 pst. fra 2014, og kjørte 68,2 mill. passasjerkm., som er en økning i transportarbeidet på 3,4 pst. fra 2014.

Trafikkavtalen med Flytoget AS innebærer en formalisering av selskapets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn på Gardermoen i perioden 2013–2028. Det er ikke knyttet noe økonomisk vederlag til avtalen. Avtalen sikrer Flytoget en fortrinnsrett til jevn 10- og 20 minutter frekvens til/fra Oslo lufthavn til henholdsvis Oslo S og Asker. Flytoget hadde i 2015 om lag 6,6 mill. passasjerer og kjørte 361,3 mill. passasjerkm., som er en reduksjon på 3,2 pst. fra 2014. Reduksjonen kan ses i sammenheng med at NSB i desember 2014 satte inn tre tog i timen mellom Oslo S og Oslo lufthavn, Gardermoen.

Trafikkavtalen med SJ AB om togtilbudet mellom Oslo S og Karlstad-Stockholm C gjelder fra desember 2012 til desember 2017, og er inngått i samarbeid med Trafikverket i Sverige. Samferdselsdepartementet må i løpet av 2016 ta stilling til om opsjonen på å forlenge avtalen for en periode på 3+2 år skal utløses. Togtilbudet ble forsterket i august 2015 ved at daglige avganger på hverdager økte fra to til tre i hver retning. Den totale reisetiden ble i tillegg redusert fra rundt seks timer til om lag 4,5–5 timer. Redusert reisetid var et resultat av at det brukes nyere materiell, færre stopp underveis og forbedret ruteplan. Antall reisende økte med 14 pst. i månedene september–desember 2015, sammenliknet med samme periode i 2014.

Trafikkavtalen med SJ Norrlandståg AB om persontransport på Ofotbanen gjelder fra juni 2013 til desember 2018, og er inngått i samarbeid med Trafikverket i Sverige. Samferdselsdepartementet må i løpet av 2016 ta stilling til om opsjonen på å forlenge avtalen for en periode på 1+1 år skal utløses. Kontrakten ble tildelt gjennom konkurranse. Det er to daglige avganger hver veg mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Nye direktekjøpsavtaler

Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB AS utløper 31. desember 2017. For å gradvis kunne innføre konkurranse på det norske jernbanenettet, må det inngås en ny direktekjøpsavtale med NSB. Avtalen skal gjelde for de ulike strekningene NSB trafikkerer i dag, inntil disse blir konkurranseutsatt, jf. omtale nedenfor.

Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS utløper ved ruteterminskiftet i desember 2017. For å sikre at togtilbudet på Gjøvikbanen sees i sammenheng med det øvrige togtilbudet og konkurranseutsettingen av persontogtrafikken, må det også inngås en direktekjøpsavtale med NSB Gjøvikbanen som sikrer at trafikken på strekningen opprettholdes inntil den igjen blir konkurranseutsatt som en del av en trafikkpakke. Arbeidet med disse avtalene startet i 2016.

Gjennomføring av konkurranse

Samferdselsdepartementet legger opp til at det gradvis gjennomføres konkurranse om utføringen av alle statlig kjøpte persontransporttjenester med tog. I 2016 gjennomfører departementet en felles prekvalifiseringsprosess for de to første trafikkpakkene. «Trafikkpakke 1 Sør» omfatter togtrafikk på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. «Trafikkpakke 2 Nord» omfatter togtrafikk på strekningene Trondheim-Bodø, Bodø-Rognan, Melhus-Trondheim-Steinkjer, Dombås-Åndalsnes, Hamar-Røros, Røros-Trondheim, Trondheim-Storlien og Oslo-Trondheim.

Selve konkurransen om disse pakkene planlegges gjennomført i første halvår 2017, og departementet tar sikte på at Jernbanedirektoratet inngår avtaler om «Trafikkpakke 1 Sør» i august 2017 og «Trafikkpakke 2 Nord» i desember 2017. For begge trafikkpakkene legger departementet opp til trafikkstart i desember 2018.

Samferdselsdepartementet legger opp til at Jernbanedirektoratet utarbeider grunnlaget for konkurranseutsetting av nye trafikkpakker for persontogtrafikken på resten av jernbanenettet og konkurranseutsetter disse suksessivt.

Nye tog

Fra 2008 og fram til i dag har NSB AS bestilt til sammen 125 Flirt-tog, hvorav 81 skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2016. De resterende 44 persontogene blir levert i perioden 2017–2020. I 2017 skal det etter planen leveres 10 nye togsett, deretter 14 i 2018, 17 i 2019 og 3 i 2020. Togene er planlagt brukt til kapasitetsøkninger og materiellfornying på Østlandet inkl. Gjøvikbanen, materiellfornying på Vossebanen, materiellreserver i forbindelse med ombygging av persontogmateriell for å få ERTMS-utstyr om bord, samt testing av bimodale persontogsett, som kan kjøre både på diesel og kjørestrøm i Trondheimsregionen. Innfasingen av det nye togmateriellet må avstemmes mot gjennomføringen av nødven-

dige tiltak i infrastrukturen (hensettingskapasitet, plattformforlengelser og forsterking av strømfor- syning), særlig på Gjøvikbanen og Vossebanen.

Bedre togtilbud i Østlandsområdet

I desember 2012 ble første del av ny grunnrute- modell innført på Østlandet, og den ble fullført i desember 2014. Omleggingen har bl.a. gitt et mer oversiktlig togtilbud og flere togavganger som er jevnere fordelt utover «timen», samt med bedre overgangsmuligheter til annen kollektivtrans- port. Etterspørselen etter persontransport med tog er i stor grad tilbudsrevet. Dette er tydelig særlig i Østlandsområdet der antall passasjerer økte med om lag 29 pst. i perioden 2011–2015, som følge av et forbedret togtilbud og nye tog. Om lag 85 pst. av alle togreiser skjer i dag på Østlan- det.

I 2017 blir 10 nye persontog satt i trafikk på Østlandet. De skal øke kapasiteten i lokaltog, og fornye persontogparken på Gjøvikbanen. Dette er viktige tiltak, da NSBs setekapasitet i lokaltog på Østlandet i stor grad er fullt utnyttet i rushtidstra- fikken. Videre har persontogmateriellet som tra- fikkerer Gjøvikbanen nådd sin tekniske levealder. Samlet bidrar de nye persontogene til en mer mo- derne materiellpark og bedre driftsstabilitet på Østlandet.

Fullmakt til restverdisikring

Samferdselsdepartementet har i 2016 fullmakt til å gi restverdisikring for togmaterieil som inngår i statens kjøp av persontransport med tog, jf. Prop. 122 S (2015–2016) *Tilleggsbevilgninger og omprio-*

riteringer i statsbudsjettet 2016 og Innst. 400 S (2015–2016). Departementet har i 2016 gitt rest- verdisikringen til NSB AS for det togmateriellet som inngår i departementets trafikkavtale med selskapet. NSBs persontogmaterieil overføres i lø- pet av våren 2017 til Togmaterieil AS som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Departe- mentet legger opp til at restverdigarantien følger det persontogmateriellet som det er gitt restverdi- sikring for. For 2017 legges det opp til at departe- mentet kan gi restverdigaranti for det persontog- materiellet som inngår i statens trafikkavtale med NSB for 2012–2017, på inntil 6 200 mill. kr for ek- sisterende materieil, og 2 025 mill. kr for oppgra- deringer og nyinvesteringer, jf. forslag til romer- tallsvetdakt. Jernbanedirektoratet skal utarbeide et garantibrev som nærmere angir vilkårene for ga- rantien og statens forpliktelser utover budsjett- året.

Samferdselsdepartementet foreslår at fullmak- ten om restverdisikring for nyinvesteringer ikke knyttes opp til de konkrete togstrekningene, slik som fullmakten for 2016. Dette for å forenkla opp- følgingen av fullmakten og disponeringen av tog- materiellet, dersom det blir nødvendig å gjøre jus- teringer i den planlagte innfasingen av persontog- materiellet.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Tabell 5.32 viser sammensetningen av ny Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – Drift og vedlike- hold, sammenliknet med dagens budsjettstruktur for Jernbaneanverket.

Tabell 5.32 Bevilgninger til drift og vedlikehold på kap. 1352 sammenliknet med kap. 1350

Post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold (mill. kr)	
Kap. 1350 Jernbaneverket	
Post 23 Drift og vedlikehold	7 718,3
Andel til kap. 1352, post 01 Driftsutgifter	- 354,1
Andel til kap. 1352, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger	- 200,0
Kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, andel til kap. 1352, post 71	7 164,2
Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen	+ 131,0
Sum fra kap. 1350	7 295,2
Nye utgifter	
Pensjonspremie	+ 255,0
Forsikring	+ 100,0
<i>Sum Nye utgifter</i>	<i>+ 355,0</i>
<i>Sum Brutto utgifter</i>	<i>7 650,2</i>
Nettobudsjetterte inntekter	
Fra kap. 4350 Jernbaneverket	
Post 01 Kjørevegsavgift	- 45,2
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. (andel)	- 248,5
Post 03 Betaling for bruk av godsterminaler	- 11,4
Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift	- 239,7
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	- 131,0
Sum fra kap. 4350	- 675,9
Ny kjørevegsavgift	- 150,0
Sum nettoførte inntekter	- 825,9
<i>Sum netto utgifter post 71 forslag 2017</i>	<i>6 824,3</i>

Det foreslås bevilget 6 824,3 mill. kr til post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold i 2017. Tjenestene skal kjøpes inn i henhold til avtaler mellom Jernbanedirektoratet og infrastrukturforetaket Bane NOR SF. Budsjettforslaget omfatter 255 mill. kr til pensjonsutgifter, samt 100 mill. kr til lovpålagte forsikringsordninger og andre permanente økninger i foretakets utgifter i 2017. Sammenliknet med saldert budsjett 2016 er forslaget redusert med 675,9 mill. kr, som er foretakets andel av Jernbaneverkets inntekter og som nettoføres på posten i 2017.

Budsjettforslaget omfatter videre 131 mill. kr til drift- og vedlikehold av Gardermobanen og tilsvarende inntekter for betaling for bruk av Gardermobanen, som er en reduksjon på 9,3 mill. kr

eller 6,5 pst. fra saldert budsjett 2016. Til vedlikehold på det øvrige jernbanenettet settes det av totalt 4 300 mill. kr, som er en reduksjon på om lag 491,6 mill. kr, eller 10,3 pst. fra saldert budsjett 2016. Reduksjonen skyldes at det i saldert budsjett 2016 ble bevilget 480 mill. kr til éngangstiltak innen vedlikehold, fornying, på kap. 1350, post 23, som del av regjeringens tiltakspakke for økt systemsetting.

Tabell 5.33 viser fordelingen av forslaget til bevilgning på post 71 til drift og de enkelte kategoriene av vedlikehold. Gardermobanen er her holdt utenom siden brutto utgifter og inntekter er like store på 131 mill. kr, og dermed utligner hverandre i netto-budsjettet.

Tabell 5.33 Fordeling av utgifter på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Betegnelse	Regnskap 2015 ¹	Saldert budsjett 2016 ¹	Forslag 2017	(mill. kr)
				Endring 2016–2017 i pst.
Drift			2 524,3	
Vedlikehold	4 159,8	4 791,6	4 300,0	- 10,3
– Korrektivt	482,6	450,0	463,0	2,9
– Forebyggende	1 139,9	1 283,0	1 319,0	2,8
– Fornying	2 371,3	2 514,6	2 056,0	- 18,2
– ERTMS	166,0	544,0	462,0	- 15,1
Sum post 71			6 824,3	

¹ Tall for «Regnskap 2015» og «Saldert budsjett 2016» gjelder kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold. Disse er ikke oppgitt for drift da det kun er vedlikehold som er sammenliknbar med tilsvarende på kap. 1352, post 71.

Drift

Det foreslås 2 524,3 mill. kr til drift av jernbanenettet i 2017. Underposten er ikke direkte sammenliknbar med tilsvarende under kap. 1350, post 23 i saldert budsjett 2016. Sistnevnte inkluderte aktiviteter som fra og med 2017 budsjetteres på postene 01 og 21.

Driftsbudsjettet på post 71 omfatter utgifter til kjøp av driftstjenester som tidligere ble utført av Jernbaneverket og budsjettert over kap. 1350, post 23; dvs. drift av infrastruktur, trafikkstyring, kundeinformasjon og -service, samt teknisk og administrativ støtte. I tillegg omfatter det nye utgifter til pensjonskostnader med 255 mill. kr med motpost i reduserte inntekter på kap. 612, post 01, og 100 mill. kr til Bane NOR SF til blant annet å dekke lovpålagte forsikringer og andre vedvarende økte utgifter som følge av overgangen fra etat til statsforetak.

For å sikre en god trafikkavvikling og bedre service til brukerne av jernbanen har Jernbaneverket de siste årene styrket vinterdriften med en rekke tiltak, spesielt i Oslo-området. Tiltakene omfatter bl.a. økt beredskap, nye snøryddingsmaskiner og oppgradering av sporvekselvarme. Dette har resultert i en bedre trafikkavvikling de siste vintrene. Jernbanedirektoratet skal sørge for at beredskapsnivået fra 2016 videreføres i 2017.

Det er også behov for å videreføre arbeidet med å modernisere driften av infrastrukturen. Jernbanedirektoratet skal følge opp arbeidet med å effektivisere driften igjennom avtalene med Bane NOR SF, med sikte på å få mer jernbane igjen for bevilgningene og for å frigjøre ressurser

som kan omdisponeres til nødvendig fornying av jernbanenettet.

Innenfor driftsbudsjettet 2017 foreslår Jernbanedirektoratet å prioritere områdene som er omtalt nedenfor.

Drift av infrastruktur

Til drift av infrastruktur foreslås 1 535 mill. kr i 2017, som er på nivå med saldert budsjett 2016. Dette omfatter vinterdrift og rydding/renhold. I tillegg kommer strømforsyning, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, adkomster, og parkeringsplasser, samt drift og konkurranseutsetting av godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje inngår i korrektivt vedlikehold.

Økt antall reisende med tog medfører behov for hyppigere rydding/renhold for å opprettholde standarden på stasjonene. I tillegg er kvaliteten og beredskapsnivået for vinterdriften viktig for å bidra til punktlighet og derigjennom fornøyde kunder.

Økt kompleksitet, omfang og standard på infrastrukturen og på togstasjonene medfører også økte kostnader til både drift og vedlikehold. I desember 2015 ble det nye dobbeltsporet mellom Langset og Kleverud på Dovrebanen tatt i bruk, og i desember 2016 tas etter planen nytt dobbeltspor mellom Holm og Nykirke på Vestfoldbanen i bruk. Begge disse dobbeltsporparellene er konstruert for høyhastighet inntil 250 km/t, og er ut-

rustet med signal- og sikringsanlegg av typen Thales. Drift og vedlikehold av dobbeltspor er mer arbeidskrevende enn tilsvarende arbeid på enkeltspor. Flere komponenter og en mer moderne/robust jernbane medfører flere deler som skal ha periodisk kontroll og hyppigere kontroller. I etterkant av typiske innkjøringsproblemer forventes det imidlertid langt færre feil med nye anlegg i forhold til eksisterende eldre anlegg.

Mange togstasjoner har fått lengre plattformer som er tilpasset nye, lengre tog. Dette medfører økte driftskostnader til daglig drift (renhold og snøbrøyting). Økt omfang av tekniske installasjoner, heiser og rulletrapper, flere parkeringsplasser (for både biler og sykler) og egne sykkelhoteller gir et økt behov til drift av infrastrukturen.

Som konsekvens av jernbanereformen tar Bane NOR SF over Jernbaneverkets ansvar med å forvalte i overkant av 1 000 bygg og store grunneier. Jernbaneverket holder på med å kartlegge disse og har satt i gang en brannteknisk gjennomgang av samtlige bygg.

Bane NOR overtar også driftsansvaret for jernbanegodsterminalene. Terminaltjenester er en svært viktig faktor i logistikk-kjeden og utgjør en stor andel av kostnadene for transportkjøperne. I juni 2016 ble driften av terminalene Ganddal i Sandnes og Brattøra i Trondheim konkurransutsatt. Et nytt terminaloperatørsystem er blitt tatt i bruk på de første terminalene i 2016. Systemet bidrar til en mer effektiv og konkurransenytral kapasitetsfordeling og utnyttelse av godsterminalene.

Trafikkstyring

Til trafikkstyring, som omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon, foreslås 600 mill. kr i 2017, som er en reduksjon på 48 mill. kr fra saldert budsjett 2016.

De siste årene har togtrafikken (togbevegelser/avganger) økt med om lag 20 pst. Med økt trafikk og økt aktivitet innen investeringer og fornying øker også aktiviteten innen ruteplanlegging og trafikkstyring. Flere togledere og trafikkstyrere deltar i planleggingen av prosjekter for å sikre at trafikkstyringen på nye anlegg kan drives på en sikker og hensiktsmessig måte. Koordineringen og planleggingen av sportilgangen er svært krevende, særlig på overbelastet infrastruktur. Det brukes også mye ressurser til opplæring og vedlikehold av trafikkstyringskompetanse. Samtidig medfører nyinvesteringer og fornying kostnadsbesparelser, herunder nye verktøy for bestilling av sportilgang med integrering mot systemer for ruteplanlegging, samt innføring av

nye systemer for å distribuere rute-/trafikkinformasjon til togpersonalet. Bl.a. har innføring av fjernstyring på Østfoldbanens østre linje og nytt informasjonssystem for togframføring og arbeid i spor gitt en besparelse på 12 mill. kr.

Kundeinformasjon og kundeservice

Til drift av kundeinformasjon og -service foreslås 40 mill. kr i 2017, som er på nivå med saldert budsjett 2016. Dette omfatter bl.a. informasjon til kundene på stasjoner og håndtering av kundeforhold ved avvik. Kundeundersøkelser gjennomført i 2015 viser en positiv utvikling i kundenes opplevelser av kvaliteten på informasjon ved avvik i togtrafikken, men det er fortsatt behov for å forbedre den. I løpet av 2016 skal det innføres et nytt kunde- og trafikkinformasjonssystem, som skal gi automatiserte og mer effektive arbeidsprosesser, samt riktig og oppdatert informasjon spesielt ved avvikkssituasjoner.

Vedlikehold

Det foreslås 4 300,0 mill. kr til vedlikehold av jernbanenettet i 2017. Dette er en reduksjon på 491,6 mill. kr. eller 10,3 pst. fra saldert budsjett 2016. Reduksjonen skyldes at det i saldert budsjett 2016 ble bevilget 480 mill. kr til éngangstiltak innen vedlikehold, fornying, som del av regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting. Vedlikeholdsinnsetningen i 2017 fordeles med 463 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 1 319 mill. kr til forebyggende vedlikehold, 2 056 mill. kr til fornying og 462 mill. kr til ERTMS-prosjektet, jf. også tabell 5.33.

Vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet og i trafikkavviklingen. Vedlikeholdet er viktig for å nå målene for driftsstabilitet – høy oppetid, punktlighet og regularitet. Nye anlegg har et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig øker anleggsmasse og trafikkmengden, noe som igjen øker ressursbehovet for å opprettholde forventet kvalitet og standard.

Store deler av jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området er fornyet de siste årene. Resultatet er mer driftsstabile tekniske anlegg og bedre pålitelighet i togtrafikken, som har ført til en positiv trend for punktligheten. God driftsstabilitet i togtrafikken i dette området gir også en bedre trafikkavvikling på det øvrige jernbanenettet. Denne satsingen på vedlikehold og fornying av infrastrukturen, og økt satsing i tiden framover, bidrar til at de fastsatte målene for punktlighet og regularitet i togtrafikken kan nås.

Det er et stort etterslep i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen, bygd opp gjennom mange år. I statsbudsjettet for 2014 ble budsjettet til fornying økt, slik at veksten i etterslepet stanset. Også i 2015 og 2016 ble budsjettene til fornying økt, og etterslepet ble for første gang på tiår redusert. Med regjeringens forslag til fornying i 2017 holdes det nåværende vedlikeholdsetterslepet uendret gjennom året.

Jernbaneverket har arbeidet med flere tiltak for å bedre effektiviteten og ressursutnyttelsen ved drift og vedlikehold, og dette arbeidet videreføres i Jernbanedirektoratets kjøp av infrastruktur-tjenester fra Bane NOR SF. Tiltakene omfatter:

- Slutføring av pågående endringer i stasjonsringsmønsteret for personell, innrettet mot å sikre effektiv feilretting, mindre ressursbruk og bedre oppetid
- Mer tverrfaglighet i arbeid med beredskap og feilretting
- Innføring av nytt logistikksystem som skal gi bedre styring av varelager
- Fjernovervåking av komponenter, sporveksler o.l.

Korrektivt vedlikehold

Det foreslås 463 mill. kr til korrektivt vedlikehold i 2017, som omfatter beredskap og retting av feil i infrastrukturen. Forslaget opprettholder beredskap og responstiden for utbedring av feil fra 2016. Beredskapen og responstidene for utbedring av punktlighetsforstyrrende feil er avgjørende for å nå de ambisiøse målene for 2017 for oppetid og regularitet. Av hensyn til togframføringen prioriteres korrektivt vedlikehold for å rette vesentlige feil i infrastrukturen, dvs. feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som del av forebyggende vedlikehold eller fornying.

Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og flere driftsavbrudd etter ras og flom. Kombinasjonen av målene for oppetid og regularitet, økt anleggsmengde (ny infrastruktur) og økt togtrafikk gjør det nødvendig med et økt aktivitetsnivå innenfor korrektivt vedlikehold. Beredskapen er avgjørende for hvor raskt feil i infrastrukturen blir rettet for å få trafikken i gang igjen.

I 2017 videreføres det pågående arbeidet med endringer i stasjonsringsmønsteret for jernbanepersonell, rettet mot å sikre nivået på beredskap og responstider.

Forebyggende vedlikehold

Det foreslås 1 319 mill. kr til forebyggende vedlikehold i 2017. Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som oppdages under disse, samt utbedring av mindre feil registrert utenom slike kontroller og som ikke påvirker punktligheten (utsatt korrektivt vedlikehold, jf. over). En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres av sikkerhetsmessige årsaker.

Tilstandskontrollene er avgjørende for å ha oppdatert kunnskap om tilstand og utvikling i infrastrukturen, og for å kunne prioritere og sette i verk nødvendig vedlikehold på kort og lang sikt. Utbedring av avdekte forhold gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnesliping, ballastsupplering m.m. Forebyggende vedlikehold av bruer er også prioritert.

Det pågår et omfattende arbeid i Jernbaneverket med å kartlegge, sortere og oppdatere/forbedre den tekniske dokumentasjonen av eksisterende infrastruktur. Som del av arbeidet etableres det også verktøy for å gjøre dokumentasjonen elektronisk tilgjengelig ute i sporet. Arbeidet blir videreført av Bane NOR SF og planlegges ferdigstilt innen utløpet av 2017. Oppdatert/forbedret teknisk dokumentasjon, som er nødvendig for å oppfylle forskriftskrav knyttet til dokumentasjon av infrastrukturen, bidrar til et mer effektivt vedlikehold og dermed besparelser, og er et viktig grunnlag ved konkurranseutsetting av vedlikeholdsarbeid.

Fornyning

Det foreslås 2 056 mill. kr til fornying av jernbaneinfrastruktur i 2017. Dette er en reduksjon på om lag 459 mill. kr eller 18,2 pst. fra saldert budsjett 2016, som skyldes at det i saldert budsjett 2016 ble gitt en éngangsbevilgning på 480 mill. kr til fornying som del av regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting. Budsjettet til fornying må sees i sammenheng med ERTMS-prosjektet, som på grunn av dets omfang og særegne karakter i forhold til dagens anlegg er holdt atskilt fra mer ordinær fornying av jernbaneanlegg. Medregnet forslaget til budsjett for ERTMS-prosjektet på 462,0 mill. kr, jf. egen omtale av ERTMS nedenfor, foreslås det 2 518 mill. kr til fornying av jernbaneinfrastrukturen og innføring av en ny teknologistandard for signal- og sikringsanlegg i 2017.

Fornyning av jernbaneinfrastrukturen bidrar til å opprettholde og utvikle realverdiene og standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, og er avgjørende for å kunne nå/opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet, særlig oppetid.

Anlegg bør fornyes når feilratene på grunn av alder og slitasje øker, og det ikke lenger er lønnsomt å kontrollere og utbedre anleggsdeler eller skifte ut komponenter. Fornyning omfatter større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene, samt mindre tiltak som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Forebyggende vedlikehold og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for riktig prioritering av fornyingen.

Sikkerhet ligger grunn for prioritering av innsatsen. Fornyning er også et viktig virkemiddel for å oppnå høy driftsstabilitet på lengre sikt. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand, noe som medfører utfordringer mot driftsstabiliteten i anleggene.

Tre hovedkategorier av tiltak prioriteres særlig i fornyingen av jernbaneinfrastruktur

- *Overbygningstiltak*: Overbygningen omfatter skinner, sporveksler, sviller og ballast. Et viktig tiltak er ballastrensning, som bl.a. reduserer risikoen for sporfeil og solslyng, og gir økt komfort for de reisende. I den forbindelse er det nødvendig å gjennomføre forberedende arbeider, som bl.a. rydding i og langs spor samt legging av kabler og føringsveger.
- *Underbygningstiltak*: Underbygningen omfatter masse av grus og steinmateriale som skal sikre at ballast, sviller, skinner og sporveksler ligger stabilt og rolig. Tiltak inkluderer utbedring av grøfter, drenering, skjæringer, fyllinger, samt utbedring av bruer, tunneler og snøoverbygg. Tiltakene er viktige for å gjøre anleggene bedre rustet mot flom og ekstremvær.
- *Fornyning av kontaktledningsanlegg*: Eldre kontaktlednings-/strømforsyningsanlegg øker risikoen for omfattende feil som det tar lang tid å reparere. En stor andel av disse anleggene på det norske jernbanenettet er fra 1950-tallet. Fornyning er derfor prioritert og er viktig for å sikre bedre driftsstabilitet med lavere feilfrekvens og høyere oppetid, punktlighet og regularitet. Nye anlegg er i tillegg mer energieffektive.

I tillegg til disse tre hovedkategoriene av tiltak planlegges det gjennomført fornyning på stasjoner og publikumsområder og i forbindelse med jernbanens radio- og telenett (GSM-R). Nedenfor om-

tales de viktigste prioriteringene av fornyning pr. banestrekning og større tiltak (banens lengde i parentes) og områder i 2017.

Strekningsvis fordeling av fornying i 2017

Bergensbanen/Flåmsbanen (391 km): Det settes av om lag 100 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på banen i første halvår 2016 var 99,1 pst. som er likt med målet for 2016. Banen er imidlertid rasutsatt. Derfor prioriteres underbygnings-tiltak, for å gjøre banen bedre rustet mot klimaendringer og ekstremvær. I tillegg gjennomføres forberedelser for ballastrensning.

Sørlandsbanen/Jærbanen (569 km): Det settes av om lag 250 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på banen i første halvår 2016 var 98,8 pst. som er 0,3 pst.-poeng under målet for 2016.

Det pågår et omfattende arbeid med å fornye kontaktledningsanleggene, som for store deler av banen er fra 1950-tallet. Arbeidet med anleggene på strekningen Egersund-Stavanger ferdigstilles i 2016. Tidligere er anleggene fornyet fra øst fram til Neslandsvatn i Telemark. I 2017 settes det av om lag 150 mill. kr til fornying på parsellen Egersund-Sira. Arbeidet på denne strekningen er anslått å koste totalt 365 mill. kr. På strekningen Sira-Krossen er kontaktledningen fornyet, men her blir anleggene oppgradert til et Autotransformator-system. Dette gjennomføres som et investeringsprosjekt og budsjetteres under programområdet «Kapasitetsøkende tiltak» på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. I tillegg gjennomføres det sporfornyning og forberedelser til ballastrensning på Sørlandsbanen/Jærbanen.

Dovrebanen (505 km): Det settes av om lag 160 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på banen i første halvår 2016 var 98,9 pst. som er 0,2 pst.-poeng under målet for 2016. Dovrebanen er utsatt for flom og ras/utvasking på grunn av intensiv nedbør. Derfor prioriteres arbeid med å gjøre utsatte strekninger bedre rustet mot ekstremvær og flom, herunder dimensjonering og utbedring av dreneringsanlegg og stikkrenner. Det pågår arbeider med å forebygge og redusere omfanget av solslyng, og dette videreføres i 2017. Det planlegges forberedelser til ballastrensning samt gjennomføring av ballastrensning på deler av strekningen Hamar-Fåberg.

Østfoldbanen (302 km): Det settes av om lag 130 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på Østfoldbanens vestre linje (Oslo-Ski-Moss-Sarpsborg-Kornsjø) i første halvår 2016 var 99,4 pst. som er 0,3 pst.-poeng bedre enn målet for 2016, og på østre linje (Ski-Mysen-Sarpsborg) er

den 99,2 pst. som er 0,1 pst.-poeng bedre enn målet for 2016. I 2017 utføres hovedsakelig forberedelser til og gjennomføring av ballastrensing.

Rørosbanen (385 km): Det settes av om lag 40 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på banen i første halvår 2016 var 99,5 pst. som er 0,4 pst.-poeng bedre enn målet for 2016. Rørosbanen preges av gamle sviller, og pågående arbeider med å fornye disse videreføres i 2017. Utskiftingen av sviller planlegges fullført i 2020 til en anslått total kostnad på 260 mill. kr.

Nordlandsbanen (732 km): Det settes av om lag 100 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på banen i første halvår 2016 var 99,5 pst. som er 0,4 pst.-poeng bedre enn målet for 2016. Banen er utsatt for ras og andre konsekvenser av kraftig nedbør. Banestrekningen har en del betongsviller som må holdes under oppsyn, da de kan forringes fortere enn forutsatt som følge av kjemiske reaksjoner i betongen. I tillegg til slike og andre underbygningstiltak prioriteres forberedelser til ballastrens i 2017.

Ofofbanen (43 km): Det settes av 60 mill. kr til større fornyingsarbeider. Oppetiden på banen i første halvår 2016 var 97,9 pst. Ofofbanen trafikkeres av tunge malmtog, som medfører høy belastning på infrastrukturen. Dette krever en kontinuerlig høy innsats med fornying for å opprettholde driftsstabilitet og funksjonalitet i infrastrukturen. I 2017 prioriteres underbygningstiltak og forberedelser til ballastrens. I tillegg planlegges det fornying av kontaktledningsanlegg.

Oslo-området (222 km): Det settes av om lag 80 mill. kr til større fornyingsarbeider i Oslo-området, som omfatter Oslo S og strekningene fra Oslo S til Ski, Drammen/Gulskogen og Lillestrøm (utenom Romeriksporten på Gardermobanen), samt Asker-Spikkestad. Oppetiden i området i første halvår 2016 var 99,0 pst. som er 0,1 pst.-poeng under målet for 2016. Oslo-området preges av tett togtrafikk, mange togbevegelser, og høy utnyttelse av infrastrukturen, og det er dermed begrenset tilgang til sporene for gjennomføring av vedlikehold. For å sikre en punktlig avvikling av rushtrafikken prioriteres tiltak som skal redusere antall feil på signalanlegg, kontaktledningsanlegg og sporveksler i 2017. I tillegg startes arbeid med fornying av Lieråsen tunnel på Drammenbanen.

Videre prioriteres det om lag 1 136 mill. kr til *fornyning utenom/på tvers av hovedkategoriene av tiltak eller nevnte banestrekninger og områder.* Dette omfatter bl.a.:

- 100 mill. kr til større tiltak på godsterminaler, hvorav tiltak på Alnabru godsterminal prioriteres med 75 mill. kr
- 90 mill. kr til fornying av stasjoner/publikumsarealer, eiendommer og tekniske bygg
- 130 mill. kr til fornying av tele- og energisystemer
- 160 mill. kr til fornying av arbeidsmaskiner til beredskap, feilretting og snørydding
- 655 mill. kr til mindre fornyinger for hele jernbanenettet.

Nærmere om klimaendringer og behov for fornying

En stor del av jernbanenettet i Norge følger de store dalførene langs store elveløp. Jernbanetrasséen krysser ofte sidevassdragene og er svært utsatt for flom i disse. De siste årene har det vært en tendens til mer intenst regnvær på begrensede områder. Dette har økt vannføringen i mindre og mellomstore sidevassdrag raskt. Økt vannføring kan også føre til at elveløp skifter leie. Vann utenfor faste løp, samt jord- og snøras skaper stadig større problemer for infrastrukturen.

Jernbanenettet er i dag ikke robust nok til å takle utfordringene knyttet til store vannmengder. Dreneringsanleggene, gamle stikkrenner og bruer er ikke dimensjonert for den nye situasjonen. Byggeaktivitet i nærheten av spor kan påvirke hvordan vann ledes og ha negativ virkning for jernbanen. Bane NOR SF skal videreføre Jernbaneverkets samarbeid med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat, kommuner og grunneiere om kartlegging og vurdering av skadepotensiale, dreneringsveger og stikkrenner på hele dreneringsfelt. Nye anlegg planlegges dimensjonert for «200-års flom», og det blir løpende vurdert om samme dimensjonering skal legges til grunn ved oppgradering av eksisterende anlegg.

Når jernbanespor settes under vann, mister gamle fyllinger av leire og sand en betydelig del av bæreevnen. Trafikken må da innstilles inntil vannet har trukket seg tilbake og fyllingene har tørket opp. Der det fornyes, økes dimensjoneringen av stikkrenner og kulverter for å redusere konsekvenser av flom og ras.

Bane NOR skal videreføre Jernbaneverkets løpende arbeid med å kartlegge potensielt rasutsatte områder og sette i verk tiltak for å redusere faren for slike hendelser. Typiske tiltak er drenering langs spor og i terrenget langs sporet, rensk og sikring av fjellskjæringer og tunneler, samt forsterking og plastring av fyllinger. Det blir også gjennomført noen større investeringstiltak for ras-

sikring i form av større vuller, overbygg og fangkonstruksjoner, jf. programområdet «Sikkerhet og miljø» under omtalen av post 73 nedenfor.

En betydelig del av klimainnsatsen er rettet mot beredskap, kontroll og overvåking, for å unngå hendelser og ulykker. Til dette bruker Jernbaneverket værvarsler og prognoser som Meteorologisk institutt utarbeider spesielt for jernbanen. På bakgrunn av disse, lokal strekningskunnskap og lokale observasjoner, iverksettes et gradert beredskapssystem som innebærer økt kontroll og inspeksjon, og ved behov begrensninger eller stans i trafikkavviklingen.

ERTMS

Det foreslås 462 mill. kr til rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet (European Rail Traffic Management System).

Ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet ble avsluttet våren 2016, og Stortinget vedtok kostnadsramme for prosjektet ved behandlingen av Prop. 126 S (2015–2016). Kostnadsrammen er på 27,3 mrd. 2017-kr, og styringsrammen og prognosen for sluttkostnad er 24,0 mrd. 2017-kr.

Den europeiske standarden ERTMS skal erstatte dagens signalanlegg på det norske jernbanenettet, som nå er så gamle at det er vanskelig å få tak i nødvendige reservedeler og støtte-tjenester. ERTMS skal også gjøre det enklere for togtrafikk på tvers av landegrensler. Jernbaneverket har utarbeidet en nasjonal utrullingsplan fram til 2031, hvor Oslo-området er planlagt fornyet i 2026. Dette tidspunktet henger sammen med at togene må bygges om før infrastruktur kan endres. Siden Oslo er navet i norsk jernbane, må flesteparten av de 550 togene som må bygges om være ombygd før ERTMS kan tas i bruk i Oslo-området. Ombyggingen av tog er krevende logistikk, da togene må tas ut av rute/trafikk.

ERTMS-prosjektet er delt inn i tre hoveddeler med tilhørende tekniske kontrakter; Infrastruktur, Trafikkstyringssystem og Ombordutstyr:

ERTMS – Infrastruktur omfatter utskiftingen av selve signal- og sikringsanleggene. Moderne anlegg basert på datamaskiner samlet i sentraler, erstatter dagens foreldete anlegg basert på reléteknologi utplassert på stasjonene. Infrastrukturen forenkles ved at lokomotivføreren får kjøretillatelse på en skjerm om bord i toget, i stedet for fra lyssignaler langs sporet. Infrastrukturen kommuniserer med togene via GSM-R-togradio, som allerede er bygd ut i Norge. Siden ERTMS blir den nye standarden for signalanlegg i Norge, tas det sikte på å ha én leverandør, med én løsning.

Den første viktige milepælen etter kontraktinngåelse, som er planlagt innen utgangen av 2017, blir å utvikle en norsk programvareversjon for ERTMS og sikringsanlegg, som kan rulles ut på alle strekningene. Erfaringsmessig tar det om lag tre år å gjøre de nødvendige tilpasninger av den generelle programvareversjonen til en nasjonalt tilpasset versjon. En norsk versjon er derfor planlagt å foreligge i 2021. Ofotbanen, Nordlandsbanen og Bergensbanen, utenom Arna-Bergen, er etter utrullingsplanen de første linjene hvor ERTMS skal innføres. Etter planen skal ERTMS settes i drift på disse linjene i perioden 2021 til 2023.

ERTMS – Ombordutstyr består av datamaskiner og utstyr som bygges inn i toget. Det betyr at alle tog må bygges om før de kan trafikere en ERTMS strekning. Dette er en betydelig kostnad for operatørene/eierne av togene. Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har derfor som en overgangsordning utarbeidet en støtteordning for 50 pst. av kostnadene for ombygging. Ordningen er godkjent av EFTAS overvåkingsorgan (ESA). Den gjelder både person- og godstransport. Målsetningen er å finne en leverandør med en løsning. Ombygging av tog har vist seg å være krevende i andre land. Dette henger delvis sammen med det er stor variasjon i togtyper/-varianter, alder og dokumentasjon. I tillegg er det mange aktører som skal involveres og koordineres.

ERTMS – Trafikkstyringssystem omfatter innføring av et nytt standard trafikkstyringssystem for hele det nasjonale jernbanenettet, til erstatning for de åtte ulike systemene som Jernbaneverket i dag bruker. Det nye systemet skal legge til rette for mer automatisering og gi bedre funksjonalitet og kapasitet til å håndtere avvik i trafikkavviklingen. Det nye systemet skal også fungere med dagens sikringsanlegg, i tillegg til nye ERTMS-anlegg. Første versjon av trafikkstyringssystemet er planlagt satt i drift i 2020. Investering i nytt trafikkstyringssystem henger sammen med planlagte tiltak i Jernbaneverkets effektiviseringsprogram.

Jernbaneverket har fullført prekvalifisering av leverandører til de tre tekniske kontraktene, og tilbudsforespørsler er sendt ut til de prekvalifiserte leverandørene. Prosjektet videreføres av Bane NOR SF. Kontrakter planlegges inngått innen utgangen av 2017. I 2017 planlegges det også gjennomført noe forberedende arbeider på de første banene som skal utrustes med ERTMS. Dette omfatter arbeid med kabelkanaler og annet praktisk forarbeid utført av lokale entreprenører.

Nærmere om støtteordningen

Når ERTMS innføres på det nasjonale jernbanenettet, må alt eksisterende togmateriell som fortsatt skal gå på nettet, utrustes med ERTMS-ombordutstyr til erstatning for eksisterende ATC-utstyr. Det er opprettet en støtteordning for ERTMS-ombordutstyr i tog, jf. Prop. 126 S (2015–2016). Hensikten med ordningen er å avlaste eiere av tog for merkostnader som de får når ERTMS innføres på jernbanenettet. Videre skal støtteordningen gi incentiv til at togeierne utrunder sine tog med ERTMS-ombordutstyr tidsnok i henhold til utrullingsplanen for ERTMS på det nasjonale jernbanenettet. Støtteordningen skal også bidra til å sikre overordnet prosjektkoordinering og bidra til optimal utnyttelse av verkstedkapasitet og leverandørressurser. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at støtteordningen blir forvaltet av Bane NOR SF og ERTMS-prosjektet.

For å kunne motta støtte må eier av togmateriellet som opererer på det norske jernbanenettet, signere samarbeidsavtale med Jernbaneverket/Bane NOR SF og inngå kontrakt med leverandør av ERTMS ombordsystem. I hovedsak gjelder ordningen kun for togmateriell som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet i 2016. Togmateriell som opererer både i Norge og Sverige (ev. også andre land) kan motta støtte etter en konkret vurdering av omfanget av togeierens trafikk i Norge i 2016. Nytt togmateriell kan også bli støtteberettiget dersom det nye materiellet erstatter gammelt støtteberettiget materiell som er i trafikk på det nasjonale jernbanenettet i 2016.

Støtteordningen legger opp til at togeier bruker den leverandøren av ombordutstyr som ERTMS-prosjektet inngår kontrakt med. Det åpnes likevel for at togeiere som selv velger å kjøpe nytt ombordutstyr fra en annen leverandør, kan få støtte etter en nærmere vurdering. Det kan for eksempel være i forbindelse med anskaffelse av nytt materiell til erstatning for eksisterende materiell der leverandøren av det nye togmateriellet installerer ERTMS-ombordutstyr fra fabrikk. I de tilfeller der togeier kjøper ombordutstyr fra en annen leverandør, har togeieren ansvaret for at utstyret fungerer sammen med det ERTMS-systemet som bygges ut i Norge.

Jernbaneverket utlyste anbudskonkurranse for prekvalifiserte leverandører i juli 2016. Kontraktinngåelse er planlagt i fjerde kvartal 2017. Utvikling av en generisk løsning for nytt ombordsystem forventes påbegynt relativt raskt etter dette. Det vil ta om lag to år før arbeidet med tilpasning og installasjon i de ulike togene kan

starte. Kontrakt for utvikling av nytt generisk ombordsystem signeres mellom leverandøren og Jernbaneverket, mens kontrakt for ombygging av de respektive tog inngås mellom leverandøren og hver enkelt togeier.

Samarbeidet mellom prosjektet og togeierne baseres i stor grad på en egen samarbeidsavtale som inngås mellom partene. Denne skal sikre klare ansvarsforhold mellom partene og bidra til at togeierne bygger om sine tog i tråd med utrullingsplanen for ERTMS i infrastrukturen. Det er avgjørende for overgangen til ERTMS på en jernbanestrekning at alle togene som skal kjøre der har ny ombordutrustning.

Etter at støtteordningen er kunngjort, høsten 2016, kan hver enkelt togeier utarbeide en foreløpig søknad om støtte. Prosjektet skal så behandle søknaden og treffe en foreløpig beslutning basert på støttekriteriene. Endelig søknad sendes og behandles etter at togeier har inngått kontrakt med leverandøren av ombordutstyr.

Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Drift og vedlikehold av Gardermobanen er finansiert med gebyrer for bruk av banestrekningen. Det foreslås 131 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2017. Dette er en reduksjon på 6,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2016, kap. 1350, post 25, og henger sammen med ferdigstilling av pågående større tiltak med fornying av banen i løpet av 2016, bl.a. oppgradering av transmissjons- og aksessnett og fornying av infiltrasjonsanlegg på Gardermoen stasjon. Om lag 122 mill. kr av budsjettet foreslås til ordinær drift og vedlikehold, mens resterende 9 mill. kr foreslås til større forebyggende vedlikeholdstiltak.

Drift og vedlikehold av Gardermobanen finansieres gjennom en brukerfinansiert kjørevegsavgift, hvor avgiften faktureres i henhold til planlagte togavganger og antall stopp pr. stasjon, jf. avsnittet over om «Betaling for bruk av Gardermobanen».

Bane NOR SFs inntekter

Jernbaneverket har hatt inntekter fra kjørevegsavgift (for godstransport med tillatt aksellast over 25 tonn), salg av utstyr og tjenester mv., betaling for bruk av godsterminaler, videresalg av elektrisitet til togdrift og betaling for bruk av Gardermobanen. Disse inntektene har vært bruttobudsjettet på kap. 4350 Jernbaneverket. I forbindelse med jernbanereformen tilfaller om lag 676 mill. kr av disse inntektene til jernbaneinfrastrukturforeta-

ket, Bane NOR SF. Disse inntektene blir etter jernbanereformen ikke lengre bevilget i statsbudsjettet, men kommer fradrag for brutto utgifter over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold. Inntekten er dermed et premiss for netto utgifter og bevilgningen på 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold. Denne forskjellen i budsjetteringsprinsipp må tas høyde for ved sammenligninger av bevilgninger til drift og vedlikehold av jernbane før og etter jernbanereformen.

I 2017 foreslås det to nye kjørevegsavgifter med budsjetterte inntekter på 150 mill. kr, og innføring av en ytelsesordning knyttet til driftsstabilitet. I arbeidet med budsjettet for 2018 vil Samferdselsdepartementet også gå igjennom og vurdere muligheten for økt og mer konsistent betaling fra togselskapene for tilleggstjenester, bruk av stasjoner, terminaler, skifteområder, hensettingsanlegg mv.

Kjørevegsavgift for godstransport med tillatt aksellast over 25 tonn

Det foreslås å budsjettere med 45 mill. kr i inntekter fra kjørevegsavgiften for godstog med tillatt aksellast over 25 tonn i 2017. Inntektene er tidligere bevilget på Jernbaneverkets kap. 4350, post 01 Kjørevegsavgift. Basert på de beregninger som Jernbaneverket har gjennomført de siste årene, er det faglig grunnlag for å anta at marginalkostnadene for tunge tog på Ofotbanen ligger mellom 10 og 20 øre pr. brutto tonnkm, og at den er stigende med økt transportvolum. I 2016 ble avgiften satt til 4,50 øre. Jernbanedirektoratet foreslår en gradvis opptrapping av kjørevegsavgiften til om lag 15 øre i 2023, dvs. en prosentvis økning av avgiften på om lag 18,8 pst. p.a.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn at avgiftssatsen for 2017 settes til 5,35 øre pr. brutto tonnkm.

LKAB har klaget på innretningen av kjørevegsavgiften til Markedsovervåkingsorganet i Statens jernbanetilsyn. Klagen kan ventes behandlet i løpet av høsten 2016, og Samferdselsdepartementet vil på egnet måte orientere Stortinget om til saken etter at den er ferdig behandlet.

To nye kjørevegsavgifter fra 2017

Det foreslås å budsjettere med inntekter på 150 mill. kr i 2017 fra to nye kjørevegsavgifter, som

kommer til fratrukk for statens utgifter til kjøp av jernbaneinfrastruktur tjenester innen drift og vedlikehold. Avgiften bidrar samlet til at det blir lav avgift for å bruke infrastruktur med ledig kapasitet, og høyere avgift for å benytte infrastruktur der kapasiteten er høyt utnyttet, spesielt i rushtiden.

Det foreslås en ny generell kjørevegsavgift *pr. kjørte togkm*, og en ny «kapasitetsavgift» *pr. kjørte tog*. «Kapasitetsavgiften» gjelder for infrastrukturen rundt Bergen, Oslo, Stavanger og Trondheim. De to nye kjørevegsavgiftene bidrar til å synliggjøre at togselskapenes etterspørsel og bruk av infrastruktur har en kostnad. Kapasitetsavgiften utgjør 120 mill. kr og kjørevegsavgiften *pr. togkm* utgjør 30 mill. kr av de budsjetterte inntektene. De nye kjørevegsavgiftene øker utgiftene til statens kjøp av persontransport med tog på kap. 1352, post 70, og bevilgningene på posten er derfor økt med 120 mill. kr. Dette innebærer at «kommersielle» tog (person og gods) får en økt kostnad ved bruk av infrastrukturen i 2017 på om lag 30 mill. kr.

Disse to nye ordningene utfyller de to eksisterende kjørevegsavgiftsordningene for henholdsvis tunge godstog og for brukerbetaling på Gardermobanen, og de omfatter dermed ikke tunge godstog eller trafikken på Gardermobanen. I tilknytning til de to nye ordningene foreslås det også en ytelsesordning for å motivere alle aktører til å unngå forsinkelser, slik at de(n) aktøren(e) som skaper forsinkelser må betale en økonomisk kompensasjon til de andre aktørene som rammes.

Kjørevegsavgift (pr. kjørte togkm): Den foreslåtte avgiften gjelder for alle tog på hele jernbanelinjet, unntatt på Gardermobanen og unntatt tunge godstog med tillatt aksellast over 25 tonn. Denne avgiften er et uttrykk for kostnader fra togtrafikkens slitasje på infrastrukturen. Det foreslås at avgiftssatsen settes til 0,625 kr pr. kjørte togkm i 2017.

Kapasitetsavgift (pr. kjørte tog): Formålet med avgiften er å sette en pris på knapp kapasitet i jernbaneinfrastrukturen. Tabell 5.34 nedenfor viser de avgiftsbelagte områdene/strekningene som omfattes av ordningen, med tilhørende rabattsatser i og utenfor rushtid i 2017. Kapasitetsavgiften for 2017 foreslås satt til 675,- kr pr. *kjørte tog* på avgiftsbelagte strekninger.

Tabell 5.34 Kapasitetsavgift – Rabattordning og avgiftsområde i 2017

Avgiftsbelagt område/strekning	Rabatt i rushtid (pst.) ²	Rabatt utenom rushtid (pst.)
<i>Oslo</i> (Eidsvoll-Ski-Jaren-Asker) ¹	0	50
<i>Bergen</i> (Bergen-Arna-Voss)	25	90
<i>Trondheim</i> (Melhus-Trondheim-Steinkjer)	25	90
<i>Stavanger</i> (Egersund-Stavanger)	25	90
Godstog	Same som over	100

¹ Linjene L1, L2, L3, L21, L22, R10, R12, F1, F1x og F2.

² Rushtid er hverdager mellom kl. 07:00–09:00 og kl. 15:00–18:00.

Salg av utstyr og tjenester:

I 2017 foreslås det budsjettert med 249 mill. kr i inntekter fra salg av utstyr og tjenester. Dette omfatter bl.a. leieinntekter, utleie av personell, avhending av materiell m.v. Inntektene er tidligere budsjettert på Jernbaneverkets kap. 4350, post 02 Salg av utstyr og tjenester.

Betaling for bruk av godsterminaler:

I 2017 foreslås å budsjettere med 11 mill. kr i inntekter fra tjenester på godsterminalene. Dette omfatter husleieinntekter og brukernes betaling for terminaloperasjonssystem, samt for brøyting av arealer som brukerne disponerer inne på terminalene. Inntektene er tidligere bevilget på Jernbaneverkets kap. 4350, post 03 Betaling for bruk av godsterminaler.

Videresalg av elektrisitet til togdrift:

Det foreslås å budsjettere med 240 mill. kr i inntekter fra videresalg av elektrisitet til togfram-

føring i 2017. Disse innbetalingene er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. Inntektene er tidligere budsjettert på Jernbaneverkets kap. 4350, post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.

Betaling for bruk av Gardermobanen:

Det foreslås å budsjettere med 131 mill. kr i inntekter fra betaling for bruk av Gardermobanen. Det vises til nærmere omtale av drift og vedlikehold av Gardermobanen ovenfor. Inntektene er tidligere budsjettert på Jernbaneverkets kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. Med bakgrunn i forslaget om redusert aktivitetsnivå til drift og vedlikehold av Gardermobanen, foreslås det en tilsvarende reduksjon av inntekten og avgifter for bruk av Gardermobanen med 6,9 pst. fra 2016 til 2017. Det legges til grunn avgiftssatser som vist i tabell 5.35.

Tabell 5.35 Brukeravgifter for Gardermobanen i 2017

	Avgiftssats i 2016	Avgiftssats i 2017	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	21,80	20,30	kr pr. togkm.
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester:</i>			
Oslo S Flytogterminalen	144,9	134,80	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	24,50	22,80	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	96,8	90,00	kr pr. togbevegelse

Jernbaneinvesteringer

Det foreslås bevilget 10 236,3 mill. kr til kjøp av jernbaneinvesteringer på kap. 1352 i 2017, fordelt med 1 473 mill. kr til planlegging på post 72 og 8 763,3 mill. kr til utbygging på post 73. Dette er en økning med om lag 298,4 mill. kr eller 3,0 pst. fra saldert budsjett 2016 på kap. 1350 Jernbaneløst, postene 30 og 31. I tillegg foreslås det bevilget 66,6 mill. kr på kap. 1352, post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, som benyttes til kryssingsspor og holdeplass ved Oteråga/Reitan på Nordlandsbanen.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Det foreslås bevilget 1 473 mill. kr til post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging i 2017. Videre planlegging av InterCity-utbyggingen, herunder Ringeriksbanen, elektrifisering av Trønder-/Meråkerbanen og utvikling av Alnabru godsterminal prioriteres. Det planlegges også for mindre infrastrukturtiltak som er nødvendig for å kunne ta imot flere nye tog i Østlandsområdet og på Vossebanen.

Tabell 5.36 oppsummerer prioriteringene innenfor planlegging av nye investeringer i 2017.

Tabell 5.36 Planlegging av jernbaneinvesteringer

	i mill. 2017-kr
Post 72 – Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging	Forslag 2017
IC – prosjektene Venjar-Eidsvoll-Langset og Kleverud-Sørli på Dovrebanen, Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen	776
IC – Ringeriksbanen	202
IC – Øvrig, herunder stasjoner og knutepunkter og hensetting	371
<i>Sum InterCity-planlegging</i>	<i>1 349</i>
Elektrifisering av Trønder-/Meråkerbanen	50
Øvrig planlegging og grunnerverv	74
<i>Sum post 72</i>	<i>1 473</i>

InterCity-planlegging

Det foreslås totalt 1 349 mill. kr til videre planlegging av InterCity-strekningene (IC) i 2017, inkludert Ringeriksbanen. Dette er fordelt med 776 mill. kr til de første IC-prosjektene Venjar-Eidsvoll-Langset og Kleverud-Sørli på Dovrebanen, og prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen, 202 mill. kr til videre planlegging av Ringeriksbanen, og 371 mill. kr til øvrig IC-planlegging, herunder planlegging av felles tekniske løsninger, stasjoner/knutepunkter og hensettingsområder.

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det et mål å oppnå redusert reisetid, bedret driftsstabilitet og noen flere avganger gjennom å bygge ut IC-strekningene med dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar innen utgangen av 2024. Videre er det et mål å oppnå halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen.

Planleggingen av IC-strekningene ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Utviklingen av togtil-

budet på IC-strekningene ble omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) og Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, der de fem overordnede prinsippene for utviklingen er nærmere detaljert og konkretisert: 1) effektiv planlegging og utbygging, 2) koordinering, 3) framdrift, 4) helhetlig tilnærming og 5) totalkostnader. Planleggingen av IC-porteføljen er samlet sett mer omfattende enn det som var lagt til grunn i prioriteringen av planrammene i inneværende Nasjonal transportplan 2014–2023. Ambisjonene om ferdigstilling for de neste prosjektene er derfor noe redusert. I grunnlaget til ny Nasjonal transportplan 2018–2029 har Jernbaneløst meldt inn økte kostnader for flere IC-prosjekter. Samferdselsdepartementet kommer nærmere tilbake til prioriteringen av IC-utbyggingen i ny Nasjonal transportplan 2018–2029 og i de årlige budsjettproposisjonene.

IC-prosjektet omfatter planlegging av dobbeltspor med tilhørende knutepunkter og hensettingsområder på strekningene mellom Oslo og Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss. Planleg-

gingen omfatter om lag 230 km jernbane, med stasjoner i 22 byer og tettsteder. Ringeriksbanen (Sandvika-Hønefoss) ble inkludert i IC-prosjektet etter at Stortinget behandlet Nasjonal transportplan 2014–2023. IC-strekningene dimensjoneres (kurvatur/linjeføring/trasé, tunnelverrsnitt og jernbaneteknikk o.l.) hovedsakelig for hastighet inntil 250 km/t, der dette ikke medfører store merkostnader.

I 2017 legges det opp til å videreføre planleggingen på alle plannivåer; fra kommunedelplan med teknisk hovedplan, til reguleringsplan med teknisk detaljplan, grunnverv, ekstern kvalitetssikring (KS2) og forberedende anleggsarbeid. Det planlegges for å ivareta felles tekniske løsninger og funksjonelle knutepunkter, og hensettingsanlegg (parkeringsanlegg for tog) for IC-strekningene.

Det foreslås satt av 776 mill. kr til videre planlegging av de tre første IC-prosjektene. Dette er prosjektene Venjar-Eidsvoll-Langset og Kleverud-Sørli på Dovrebanen, og prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen. Samferdselsdepartementet legger opp til mulig oppstart av ekstern kvalitetssikring (KS2) for hvert av disse prosjektene i løpet av høsten 2016 eller begynnelsen av 2017.

Dovrebanen – Kleverud-Sørli: Prosjektet omfatter 16 km nytt dobbeltspor på strekningen og er en videreføring av dobbeltsporet Langset-Kleverud, som åpnet i desember 2015. Det omfatter også ny stasjon ved Tangen vest for eksisterende stasjon. Reguleringsplan for delstrekningen Espasørli ble lagt ut for offentlig planbehandling våren 2016 og vedtatt i juni 2016. For delstrekningen Kleverud-Espa foreligger det reguleringsplan fra 2010.

Dovrebanen – Venjar-Eidsvoll-Langset: Prosjektet omfatter utvidelse fra ett til to spor på Gardermobanen mellom Venjar og Eidsvoll, tilpasninger på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Langset. Strekningen er på totalt 13 km og knytter dobbeltsporet Langset-Kleverud sammen med Gardermobanen. Reguleringsplan ble lagt ut for offentlig planbehandling våren 2016, og vedtak ventes i fjerde kvartal 2016.

Østfoldbanen – Sandbukta-Moss-Såstad: Prosjektet omfatter 10 km nytt dobbeltspor med mes-teparten i tunnel, ny stasjon i Moss, anlegg for vending av tog, samt tilrettelegging for og tilkobling til, nytt havnespor. Nye Moss Stasjon skal ligge i dagen sør for dagens stasjon og dimensjoneres for ni tog i timen (lokal-, region-, og godstog). I kombinasjon med Follobanen reduseres raskeste reisetid mellom Moss og Oslo fra om lag

40 minutter til om lag 30 minutter. Reguleringsplanene ble lagt ut for offentlig planbehandling våren 2016, og det ventes planvedtak i løpet av 2016.

Ringeriksbanen – Sandvika-Hønefoss: Det er satt av 202 mill. kr til videre planlegging av Ringeriksbanen i 2017. Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Jernbaneverket og Statens vegvesen gjennomfører reguleringsplanarbeidet for Ringeriksbanen og ny E16 som et felles prosjekt. Fellesprosjektet består av hele Ringeriksbanen fra Sandvika til Hønefoss og E16 på strekningen Høgstet-Hønefoss. Prosjektet gjennomføres som statlig plan, og etatene har avtalt at fellesprosjektet gjennomføres under Jernbaneverkets ledelse. Samferdselsdepartementet vurderer nærmere hvordan fellesprosjektet bør forvaltes og organiseres etter jernbanereformen. Bevilgningen til Ringeriksbanen inkluderer hele fellesprosjektets planaktivitet.

Jernbanestrekningen utgjør totalt om lag 40 km med dobbeltspor. Den nye banen går i tunnel fra Sandvika til Sundvollen, med om lag 13 km felles trasé for veg og bane over Kroksund og videre mot Hønefoss. Prosjektet planlegges med veg og jernbanetunneler på om lag 26 km, veg- og jernbanebruer over Kroksund og togstasjon ved Sundvollen. Prosjektet vurderer ulike alternativer for Hønefoss stasjon, herunder ny stasjon ved Tolpindrud eller en mer omfattende ombygging av dagens stasjon. Ringeriksbanen gir redusert kjøretid mellom Sandvika og Hønefoss til om lag 20 minutter og gir vesentlig reduksjon i kjøretiden på strekningen Oslo-Hønefoss-Bergen.

Kostnadsoverslaget fra utredningsfasen med tilhørende ekstern kvalitetssikring er førende for den videre planleggingen av prosjektet. Kostnadsanslaget for både veg og jernbane er på om lag 26 mrd. 2014-kr, som tilsvarer om lag 27,8 mrd. 2017-kr. Det er knyttet usikkerhet til dette estimatet.

Planlegging av resterende IC-prosjekter m.m.: Det foreslås til sammen 371 mill. kr til resterende IC-prosjekter, fordelt med 226 mill. kr til videre planlegging av «Indre IC», og 145 mill. kr til planlegging av «Ytre IC» samt felles planlegging av stasjoner og knutepunkter og hensettingsområder. «Indre IC» omfatter strekningene: *Dovrebanen: Sørli-Åkersvika-Hamar-Brumunddal, Vestfoldbanen: Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker, Østfoldbanen: Haug-(Råde)-Seut og Seut-Fredrikstad-Sarpsborg, samt Ringeriksbanen: Sandvika-Hønefoss.* «Ytre IC» omfatter planlegging av strekninger der målet om ferdigstilling i henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023 er innen 2030. Dette er strekningene: *Dovrebanen: Åkersvika-*

Hamar-Brumunddal-Lillehammer, Vestfoldbanen: Tønsberg-Larvik og Porsgrunn-Skien, Østfoldbanen: Sarpsborg-Halden. De resterende IC-prosjektene får noe lavere planframdrift enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2014–2023, der ferdigstilling er målsett til 2024, 2026 og 2030. Målsetningene må vurderes ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Dovrebanen – Sørli-Åkersvika-Hamar-Brumunddal: Prosjektet omfatter den 30 km lange strekningen fra Sørli via Stange og Hamar stasjoner til Brumunddal. I henhold til planprogram fastsatt i Hamar, Stange og Ringsaker kommuner, er det utredet én trasekorridor gjennom Stange og Ringsaker og fire alternativer i tre ulike trasékorridorer gjennom Hamar. I 2017 planlegges det oppstart av regulerings- og detaljplan. En frekvensøkning til Hamar forutsetter sammenhengende dobbeltspor til Åkersvika i Stange kommune. En deling av prosjektet ved Åkersvika kan bli avklart gjennom planarbeidet i 2017. Med sammenhengende dobbeltspor gjennom Hamar til Brumunddal kan reisetiden mellom Oslo og Hamar bli en halv time kortere enn dagens reisetid.

Vestfoldbanen – Drammen-Kobbervikdalen og Drammen-Gulskogen: Prosjektet omfatter 9 km dobbeltspor på strekningen, hvorav 6,5 km i tunnel, og reduserer reisetiden på Vestfoldbanen med 3-4 minutter ved henholdsvis åpning av strekningen og når hastigheten på eksisterende dobbeltspor forbi Skoger blir økt. Tiltaket gjør det også mulig å øke frekvensen til Tønsberg. På strekningen Drammen-Gulskogen bygges 2 km dobbeltspor, og Gulskogen stasjon bygges om slik at den får fire lange spor til plattform. Drammen stasjon planlegges bygd ut slik at den får kapasitet til prognosene for langsiktig trafikkvekst. Av hensyn til framtidig kapasitetsbehov og avvikling av togtrafikken i byggefasen samordnes planlegging og bygging på Drammen stasjon, Drammen-Kobbervikdalen og Drammen-Gulskogen. Kommunedelplanen for Drammen-Kobbervikdalen og Drammen-Gulskogen ventes vedtatt i slutten av 2016.

Vestfoldbanen – Nykirke-Barkåker: Prosjektet omfatter 14 km nytt dobbeltspor og 7 km av dette i tunneler, og ny Horten stasjon ved Skoppum vest. Dette prosjektet sammen med Drammen-Kobbervikdalen kan gi kapasitet til avganger hvert kvarter og med kjøretid på under én time mellom Oslo og Tønsberg. Kommunedelplan for strekningen forutsettes vedtatt i Re, Horten og Tønsberg kommuner i 2016. I 2017 er det lagt opp til videre arbeid med detalj- og reguleringsplan.

Østfoldbanen – Haug-(Råde)-Seut: Prosjektet omfatter 16 km dobbeltspor på strekningen og ny stasjon ved Råde, der stasjonen må flyttes for å

rette ut traseen. Det er allerede dobbeltspor på strekningen Såstad-Rygge-Haug. Dobbeltspor videre til Seut gir tilstrekkelig kapasitet for frekvensøkning til Fredrikstad. Planarbeidet for strekningen bases på kommunedelplaner for dobbeltsporstreknings Haug-Seut gjennom Råde kommune fra 1996 og Fredrikstad kommune fra 1997, samt forstudie for strekningen Haug-Riksgrensen utarbeidet i 2016. Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning sendes på høring høsten 2016. I 2017 legges det opp til arbeid med regulerings- og detaljplan, med sikte på behandling av reguleringsplanene i 2018.

Østfoldbanen – Seut-Fredrikstad-Sarpsborg: Det pågår arbeid med kommunedelplan med konsekvensutredning og teknisk hovedplan for 18 km nytt dobbeltspor fra Seut via ny Fredrikstad stasjon på Grønli til Sarpsborg.

Felles løsninger, knutepunkter og hensettingsanlegg: Pågående arbeid med framtidig knutepunktutvikling, i tråd med bl.a. føringene i Nasjonal transportplan 2014–2023 om samarbeid med andre aktører og i Prop. 1 S (2014–2015) om at InterCity-satsingen skal gi høyest mulig samfunnsnytte, videreføres i 2017. Det samme gjør arbeidet med å ivareta felles funksjonelle, gjennomgående tekniske løsninger. I forbindelse med de nye togtilbudene som IC-utbyggingen legger til rette for, planlegges det for økt kapasitet og mer optimalisert hensetting av togmateriellet. Konkret planlegges det nye hensettingsanlegg for Moss, Fredrikstad/Sarpsborg, Hamarområdet og Vestfoldbanen sør for Tønsberg.

Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

Det foreslås 50 mill. kr til videre planlegging av prosjektet i 2017.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Det gjelder elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell, og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Steinkjer (Trønderbanen), foruten Stavne-Leangen-banen; til sammen om lag 200 km. Prosjektet gir sammenhengende elektrisk jernbane rundt Trondheim, til/fra utlandet over Storlien i Sverige, og er tilkoblet eksisterende elektrisk jernbane sør for Trondheim. Prosjektet legger til rette for mer effektiv framføring av person- og godstog, og mer effektiv og fleksibel togproduksjon hos trafikkoperatørene. Elektriske tog støyer mindre enn dieseltog og har ikke direkte utslipp av partikler og klimagasser.

Prosjektet omfatter banestrømforsyning (master og fundamenter, kjøreledning, transformato-

rer, og høyspentlinjer), to nye omformerstasjoner, som planlegges bygd ved Steinkjer og Stjørdal/Eidum, samt mindre tilpassinger i eksisterende sikringsanlegg (sporfelt/togdeteksjon). Videre omfatter prosjektet utvidelse av tverrprofilen i tunneler og under bruer som krysser jernbanen. Anleggene får kapasitet tilpasset anslått trafikktutvikling fram mot 2040. Alle tekniske løsninger dimensjoneres for hastigheter opptil 160 km/t. Det er satt i gang ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet, og Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at denne er gjennomført.

Øvrig planlegging og grunnverv

Det foreslås totalt om lag 74 mill. kr til øvrig planlegging og grunnverv i 2017. Dette omfatter bl.a. planlegging av videreutviklingen av Alnabru godsterminal (fase 2), dobbeltspor Drammen-Hokksund og tiltak under programområdene «Kapasitetsøkende tiltak» og «Stasjoner og knutepunkter».

Alnabru godsterminal – fase 2

Utvikling av Alnabru godsterminal ble først omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015 og senest i Prop. 1 S (2015–2016). Alnabru er navet for godstransport på jernbane i Norge. Driftsstabilitet og kapasitet på Alnabru er avgjørende for godstransporten i Norge og til/fra utlandet. Behovet for utviklingen av Alnabru og terminalens rolle og størrelse inngår i pågående KVVU-prosjekt om terminalstruktur i Østlandsområdet og langs Oslofjorden.

Utviklingen av Alnabru godsterminal planlegges og gjennomføres i to faser. *Fase 1* omfatter tiltak på kort sikt for å bedre driftsstabiliteten på terminalen. Gjennomføring av fase 1 er nå i gang, jf. egen omtale under programområdet «Kapasitetsøkende tiltak». I 2017 videreføres planleggingen av fase 2, som omfatter utvikling av framtidig konsept for utviklingen av terminalen. Dersom driftsstabiliteten på Alnabru skal forbedres, er det behov for å intensivere arbeidet med fornying og utskifting av deler av anlegget.

Dobbeltspor Drammen-Hokksund

I 2016 startet arbeidene med teknisk hovedplan og kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen (Drammen)-Gulskogen-Hokksund, der Drammen-Gulskogen inngår i IC-prosjektet Drammen Kobbervikdalen. Planarbeidet på Gulskogen-Hokksund videreføres og ferdigstilles i

2017, og omfatter ombygging av Hokksund stasjon, samt konsekvensutredning av to steder for hensetting i området. Muligheten for trinnvis bygging blir vurdert nærmere. Det er dialog med berørte kommuner (Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker) i tillegg til planforum Buskerud. Kommunedelplan ferdigstilles tidlig i 2017 for politisk behandling og forventes vedtatt vår/sommer 2017. Den største utfordringen i denne fasen av prosjektet er konflikter med landbruksinteressene i området.

Planlegging av «Kapasitetsøkende tiltak»

Oslo omformerstasjon planlegges bygd ved Åsland og erstatter eksisterende omformerstasjoner på Alnabru og Holmlia. Den nye omformeren forsterker strømforsyningen til den sør-østlige delen av jernbanen i Oslo-området, og skal ha tilstrekkelig kapasitet til planlagt togtrafikk på Follobanen. Anslått projektkostnad er 450–500 mill. kr.

Narvik omformerstasjon planlegges bygd ved Narvik eller Sildvik til erstatning for den eksisterende omformerstasjonen på Rombak. Den nye omformeren forsterker strømforsyningen til Ofotbanen, og skal ha tilstrekkelig kapasitet til framtidig godstrafikk på banen. Anslått projektkostnad er 250–280 mill. kr.

Planlegging av tiltak på «Stasjoner og knutepunkter»

Skarnes stasjon på Kongsvingerbanen planlegges oppgradert med nye spor, nye større sporveksler og en universelt utformet personundergang. I 2017 legges det opp til å fullføre detaljplanarbeidet, med sikte på mulig oppstart i 2018. Foreløpig kostnadsanslag for Skarnes stasjon er om lag 240–260 mill. kr. Det planlegges ny stasjon ved *Rånåsfoss*, som også omfatter forlenging av det eksisterende kryssingssporet. I 2017 legges det opp til å starte arbeidet med detaljplan.

I 2016 fullføres hovedplanarbeid for å oppgradere *Nittedal stasjon* på Gjøvikbanen, og i 2017 videreføres arbeidet med detalj-/reguleringsplan. Prosjektet omfatter oppgradering av plattformer og adkomst. Det vurderes også om det er mulig å forlenge og øke kapasiteten på kryssingssporet på Nittedal stasjon. Prosjektet planlegges bygd i perioden 2019–2023.

På *Leangen stasjon* planlegges det ny mellomplattform med adkomst fra ny vegbru over Trønderbanen. Det planlegges to spor til plattform og et tredje kryssingsspor. Arbeidet med detaljplan startet i 2015, og i 2017 er det planlagt å ferdigstille detalj- og byggeplan.

På *Myrdal stasjon* på Bergensbanen planlegges det bygging av ny plattform og overgang fra Rallarvegen. Tiltakene skal bedre sikkerheten for passasjerene og legger til rette for økt kapasitet. I 2017 legges det opp til å ferdigstille arbeidet med detaljplan, som startet i 2016. Foreløpig kostnadsanslag for ombyggingen av Myrdal stasjon er om lag 180–200 mill. kr.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Det foreslås bevilget 8 763,3 mill. kr til post 73 i 2017.

Posten omfatter kjøp av utbyggingstjenester for store investeringsprosjekter, inkludert Follobanen, samt mindre og mellomstore programområdetiltak fra Bane NOR SF. Bevilgningen på posten omfatter tidligere kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, utenom «Planlegging og grunnerverv», og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski. For-

slaget er om lag en nominell videreføring av tilsvarende aktiviteter i saldert budsjett 2016.

Budsjettforslaget gir rasjonell gjennomføring av alle pågående store investeringsprosjekter i 2017, bl.a. nytt dobbeltspor på Follobanen (Oslo-Ski), strekningene Holm-Holmestrand-Nykirke (planlagt fullført i 2017) og Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen, Hell-Værnes på Trønder-/Meråkerbanen og Bergen-Arna på Vossebanen. Det blir i tillegg gjennomført en rekke små og mellomstore tiltak på programområdene for å ivareta sikkerhet og miljø, øke kapasiteten, utvikle stasjoner og knutepunkter, samt legge til rette for å ta i bruk flere nye tog og utvikle et bedre togtilbud.

Den videre omtalen av investeringsforslaget er delt inn i «Store prosjekter» og programområdene «Bedre togtilbud i Østlandsområdet», «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet og miljø». Tabell 5.37 oppsummerer investeringsbudsjettet i 2017.

Tabell 5.37 Jernbaneinvesteringer

i mill. 2017-kr

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investering	Kostnadsramme	Prog-nose slutt-kostnad	Forbruk t.o.m. 2016	Forslag 2017	Anslag 2018 ²	Rest etter 2018
<i>Store prosjekter</i>						
Jærbanen – Sandnes-Stavanger	2 690	2 675	2 579	18	58	20
Jærbanen – Ganddal godsterminal	769	735	667	8	25	35
Vestfoldbanen – Holm-Holmestrand-Nykirke	6 627	6 343	5 901	359	83	
Vestfoldbanen – Farriseidet-Porsgrunn	7 237	7 215	5 935	564	557	159
Dovrebanen – Langset-Kleverud	5 335	4 200	3 893	174	133	
Trønder-/Meråkerbanen – Hell-Værnes	746	600	479	88	33	
Vossebanen – Arna-Bergen ¹	3 344	3 178	1 335	749		
Follobanen – Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	27 720	25 680	9 158	4 875	4 203	7 444
<i>Sum Store prosjekter</i>	<i>54 468</i>	<i>52 246</i>	<i>29 947</i>	<i>6 835</i>	<i>5 092</i>	<i>7 658</i>
<i>Programområder</i>						
Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell				123		
Kapasitetsøkende tiltak				1 260	1 496	
Stasjoner og knutepunkter				212	492	
Sikkerhet og miljø				333	379	
<i>Sum programområder</i>				<i>1 928</i>	<i>2 367</i>	
<i>Sum post 73</i>	<i>54 468</i>	<i>50 626</i>	<i>29 947</i>	<i>8 763</i>	<i>7 459</i>	<i>6 658</i>

¹ «Kostnadsramme» og «Prognose slutt-kostnad» omfatter kun delprosjektet Arna-Fløen (Ulriken tunnel), og prognosen er satt lik gjeldende styringsramme for Ulriken tunnel. Se prosjekttalen.

² «Anslag 2018» er for de store prosjektene basert på behov for rasjonell framdrift iht. definerte mål for ferdigstilling (jf. nærmere omtale av prosjektene nedenfor). For programområdene er anslaget for 2018 satt lik gjennomsnittlig årlig planramme for perioden 2018–2023 i Nasjonal transportplan 2014–2023, omregnet til 2017-kr.

Levering av nye signal- og sikringsanlegg

For flere av de store investeringsprosjektene er det fortsatt risiko knyttet til utvikling og godkjenning av nye signal- og sikringsanlegg, som sist ble omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Risikoen er imidlertid redusert, etter som de første anleggene ble satt i drift høsten 2015.

Jernbaneverket inngikk rammeavtale for nye signal- og sikringsanlegg med Thales Norway AS i september 2012, og har gjort avrop for levering av slike anlegg til prosjektene Sandnes-Stavanger, Ganddal godsterminal, Høvik stasjon, Holm-Hol-

mestrand-Nykirke, Langset-Kleverud og Follobanen. Anleggene på Høvik stasjon og Langset-Kleverud ble satt i drift høsten 2015, mens det på Holm-Holmestrand-Nykirke er planlagt satt i drift høsten 2016. For Follobanen er det behov for å tilpasse Thales til grensesnittene mot eksisterende sikringsanlegg, bl.a. Bombardier-anlegget på Østfoldbanens Østre linje. Utviklingen av ny versjon 2.0 av Thales pågår for å møte tidsplanen til Follobanen. Anleggstypen skal benyttes for flere nye prosjekter og strekninger de kommende år, fram til ERTMS-prosjektet har kommet langt nok på den aktuelle strekningen.

Store prosjekter

Jærbanen – Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal

Det foreslås samlet 26 mill. kr til disse prosjektene i 2017, fordelt med 18 mill. kr til Sandnes-Stavanger og 8 mill. kr til Ganddal godsterminal. Forslaget vil dekke utgiftene til nytt signal- og sikringsanlegg av typen Thales for de to prosjektene, som gjennomføres parallelt. Nye sikringsanlegg planlegges tatt i bruk i 2018. Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2014–2015).

Prosjektet *Sandnes-Stavanger* har en kostnadsramme på 2 690 mill. kr og en styringsramme på 2 650 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er 2 675 mill. kr. Dobbeltsporet på strekningen ble tatt i bruk i 2009, med et midlertidig signal- og sikringsanlegg av typen NSI-63. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn til å bruke det midlertidige anlegget ut desember 2016. Nytt signal- og sikringsanlegg på Sandnes-Stavanger var tidligere planlagt ferdig sommeren 2014, men på grunn av forsinkelser hos leverandøren Thales ble nytt anlegg på Høvik stasjon prioritert foran Sandnes-Stavanger, der nytt signalanlegg ble utsatt til juli 2015. For å få ferdig anlegget på Langset-Kleverud til åpningen i desember 2015, ble ferdigstilling av nytt signalanlegg på Sandnes-Stavanger utsatt til 2016. Ved testing av signalsystemet våren 2016 ble det oppdaget nye mangler som må utbedres. For ikke å risikere komplikasjoner ved den planlagte åpningen av Holm-Holmestrand-Nykirke i desember 2016 er det besluttet at arbeidet med signalanlegget på Sandnes-Stavanger utsettes ytterligere. Jernbaneverket har søkt Statens jernbanetilsyn om forlengelse av midlertidig godkjenning.

For å sikre en mer effektiv terminaldrift vil *Ganddal godsterminal* inngå som en del av signal- og sikringsanlegget på Sandnes-Stavanger. Prosjektet har en kostnadsramme på 769 mill. kr og en styringsramme på 700 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er 735 mill. kr. Den nye godsterminalen på Ganddal ble åpnet for drift med manuell togstyring uten signalanlegg i januar 2008. Det nye signalanlegget gjør at terminalen kan driftes mer effektivt og fjernstyres sammen med resten av strekningen Sandnes-Stavanger.

Vestfoldbanen – Holm-Holmestrand-Nykirke

Det foreslås 359 mill. kr til ferdigstilling av prosjektet i 2017.

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2015–2016). Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2009–2010)

og hadde anleggsstart i 2010. I Prop. 127 S (2009–2010) ble prosjektet lagt fram med kvalitetssikret kostnadsramme på 6 600 mill. kr og styringsramme på 5 619 mill. kr. I Prop. 1 S (2013–2014) ble det orientert om at omfanget av prosjektet ble utvidet med bygging av heis i fjellet fra Holmestrandplataet og ned til nye Holmestrand stasjon. Kostnadsrammen ble økt til 6 627 mill. kr for å dekke Jernbaneverkets andel av kostnadene. I Prop. 1 S (2015–2016) orienterte departementet om at det var besluttet å endre løsningen for vann- og frostsikring i tunnelen, samt omfanget og utviklingen av tekniske og bygningsmessige løsninger i stasjonshallen for å ivareta dimensjonering for hastighet inntil 250 km/t. Prognosen for slutt-kostnad er etter dette 6 343 mill. kr.

Prosjektet omfatter 14,1 km dobbeltspor mellom Holm og Nykirke hvorav 12,3 km i tunnel. Holmestrand stasjon bygges i fjellet med heis opp til Holmestrandplataet. Stasjonen får to spor til plattform og to gjennomgående spor som er dimensjonert for hastighet inntil 250 km/t. Prosjektet inngår som del av InterCity (IC)-utbyggingen fram til Tønsberg, hvor målet er en reisetid på én time mellom Oslo og Tønsberg ved ferdig utbygd dobbeltspor.

Dobbeltsporet planlegges satt i drift i forbindelse med ruteomleggingen i desember 2016. Etter åpningen og ruteomleggingen reduseres reisetiden mellom Tønsberg og Oslo med inntil 8-9 minutter. Ruteomleggingen gir i tillegg to nye ekspressavganger morgen/ettermiddag direkte mellom Tønsberg-Oslo/Oslo-Tønsberg. Disse direkteavgangene får en kjøretid på om lag 64 minutter, som er 15-18 minutter raskere enn dagens rute. Som en midlertidig løsning blir det i 2017 en døgnbemannet vaktssentral på Holmestrand stasjon, for å sikre rask feilretting på anleggene i fjellet, bl.a. heiser og branndører.

Anleggsarbeidet for Holm-Holmestrand-Nykirke startet i juli 2010. Jernbanetekniske arbeider og innredning av stasjonen startet i 2014, og disse arbeidene gjennomføres i 2016 sammen med de deler av arbeidene med kollektivterminalen som må ferdigstilles før nytt dobbeltspor kan tas i bruk fra desember 2016. I 2017 planlegges de avsluttende arbeidene med kollektivterminalen, samt arbeid med tilbakeføring av nedlagt bane i tråd med reguleringsbestemmelsene. Alle kontrakter i prosjektet er inngått, unntatt kontrakter for fjerning av jernbanetekniske installasjoner og tilbakeføring av den gamle traseen.

Gjenstående kostnadsrisiko er knyttet til slutttavregning og endringsarbeider i stasjonshallen, samt øvrige jernbanetekniske entrepriser. Det er

fortsatt noe risiko knyttet til å få strekningen klar til bruk i desember 2016, knyttet mot slutføring av testing av alle tekniske anlegg i stasjonshallen og signalanlegg.

Vestfoldbanen – Farriseidet-Porsgrunn

Det foreslås 564 mill. kr til prosjektet i 2017.

Prosjektet ble først omtalt med oppstartsbevilgning i Prop. 1 S (2011–2012), med en kvalitetssikret kostnadsramme på 7 237 mill. kr og styringsramme på 6 649 mill. kr. Det ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), der departementet orienterte om endret løsning for vann- og frostsikring i tunnelene og at omfanget på signalarbeidene er utvidet til å inkludere nytt signalanlegg på Porsgrunn stasjon. Utvidelsen har medført en kostnadsøkning på om lag 514 mill. kr, slik at prognosen for sluttkostnad nå er 7 215 mill. kr. De største kontraktene for prosjektet er inngått. Det gjenstår å inngå kontrakt for avrop på rammeavtale for signalanlegg (planlagt høsten 2016), entreprise for kompletterende grunnarbeider og kontrakt for å fjerne gamle jernbanetekniske installasjoner og tilbakeføring av eksisterende trasé. Jernbaneverket har i samarbeid med Porsgrunn og Larvik kommuner startet arbeidet med å avklare og regulere etterbruken av dagens trasé.

Prosjektet Farriseidet-Porsgrunn omfatter en trasé på 22,8 km som går langs eksisterende E18, med sju tunneler på til sammen 14,5 km og 10 bruer, samt nytt signal- og sikringsanlegg på Porsgrunn stasjon. Når prosjektet er ferdig, reduseres reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn fra 34 minutter til 12–16 minutter. Den nye banen er dimensjonert for 250 km/t og inngår som del av den framtidige IC-strekningen mellom Drammen og Porsgrunn/Skien. Den nye strekningen erstatter den gamle, nedslitte, rasutsatte og kurverike banen mellom Farriseidet og Porsgrunn.

Arbeidene på strekningen er fordelt på fire entrepriser. Anleggsarbeidene på den første entreprisen startet i august 2012. Så langt i 2016 er tunnelarbeidene ferdigstilt, samtidig som kontrakter er inngått og arbeidene er påbegynt for de jernbanetekniske entreprisene. Kontrakt for Thales signalanlegg planlegges inngått høsten 2016. I 2017 legges det opp til full anleggsdrift på de jernbanetekniske entreprisene, med sikte på at det nye dobbeltsporet kan tas i bruk fra september 2018 og ferdigstilling av hele prosjektet i 2019.

Gjenstående risiko er særlig knyttet til sluttkostnad. Prognostisert sluttkostnad er nær kostnadsrammen, og det er omtvistede krav på dag- og tunnelentrepriser. Det er også noe generell ri-

siko i gjenstående konkurransegrunnlag og avvik som må håndteres. Videre er det framdriftsrisiko knyttet til ferdigstilling av signal- og sikringsanlegg, som skjer samtidig som nytt signalanlegg på Ski stasjon.

Dovrebanen – Langset-Kleverud (Fellesprosjektet E6-Dovrebanen)

Det foreslås 174 mill. kr til avsluttende prosjektaktiviteter i 2017.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2009–2010), og sist i Prop. 1 S (2015–2016). Utbyggingen er samordnet med Statens vegvesen i Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. I Prop. 13 S (2011–2012) ble det lagt fram kvalitetssikret kostnadsramme for fellesprosjektet. Kostnadsrammen for dobbeltsporet Langset-Kleverud er 5 335 mill. kr og styringsrammen på 4 516 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er om lag 4 200 mill. kr, som er om lag 300 mill. kr lavere enn styringsrammen. Det er risiko knyttet til omtvistet sluttoppgjør.

Jernbanedelen av prosjektet omfatter om lag 17 km nytt dobbeltspor og er første del av nytt dobbeltspor på strekningen Eidsvoll-Hamar, som inngår i IC-utbyggingen. Dobbeltsporet ble tatt i bruk i desember 2015. Det har gitt økt kapasitet for kryssing samt en mer driftsstabil trafikkavvikling – også i trafikkavviklingen mellom ulike togtyper ved økt hastighetsstandard. I kombinasjon med ny ruteplan fra desember 2016 reduseres kjøretiden med inntil 9 minutter, avhengig av togtypen, stoppmønster og stasjonsopphold.

Jernbaneverket og Statens vegvesen har samarbeidet om både detaljprosjektering og utbygging, og gjennomføringen er koordinert gjennom den felles prosjektorganisasjonen. Selve utbyggingarbeidet startet sommeren 2012. I 2016 pågår arbeidet med fylkes- og lokalveger samt avbøtende tiltak i strandsonen langs Mjøsa, herunder en 18 km gang-/sykkelveg på nedlagt jernbane («Mjøstråkk»). I 2017 videreføres disse avsluttende aktivitetene.

Trønder-/Meråkerbanen – Hell-Værnes

Det foreslås 88 mill. kr til ferdigstilling av prosjektet i 2017.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), og sist i Prop. 1 S (2015–2016). Det har en kostnadsramme på 746 mill. kr og en styringsramme på 663 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er 600 mill. kr. Prosjektet skal etter planen tas i bruk høsten 2016, mens alle arbeider planlegges ferdige innen høsten 2017.

Prosjektet Hell-Værnes omfatter ny sporplan på Hell stasjon med dobbeltspor på ny bru over Stjørdalselva. Det gir økt kapasitet og bidrar til redusert kjøretid på strekningen Trondheim-Steinkjer.

Prosjektet startet opp med forberedende arbeider sommeren 2014. I 2016 ferdigstilles arbeidene med ny jernbanebru over Stjørdalselva samt underbygnings- og sporarbeider for nye spor Hell-Værnes. I 2017 rives gammelt anlegg og området ryddes opp. Det er besluttet å likevel ikke bygge nytt signal- og sikringsanlegg type Thales som opprinnelig planlagt, jf. Prop. 1 S (2015–2016), men heller beholde dagens anlegg i påvente av innføring av ERTMS på strekningen. Også deler av de planlagte endringene i sporplanen på Hell stasjon utsettes til innføringen av ERTMS. Disse endringene har medført både besparelser i entreprenør- og byggherrekostnader, samt kortet ned gjennomføringstiden i prosjektet med nær ett år.

Vossebanen – Arna-Bergen

Det foreslås 749 mill. kr til prosjektet i 2017, fordelt med 426 mill. kr til å videreføre anleggsarbeidene på delprosjektet *Arna-Fløen (Ulriken tunnel)* og 323 mill. kr til videre planlegging av anleggsarbeidene på delprosjektet *Bergen stasjon-Fløen*.

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Det er lagt opp til at de to delprosjektene organiseres og gjennomføres i sammenheng, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Bakgrunnen er bl.a. at økt kapasitet for person- og godstog først oppnås når begge delprosjektene er gjennomført. Det er også behov for å bygge ny omformerstasjon på Arna for å kunne ta i bruk jernbaneanlegget. Dette gjennomføres som et eget prosjekt under programområdet «Kapasitetsøkende tiltak» (se egen omtale).

Prosjektet Arna-Bergen fjerner en flaskehals i togtrafikken på Bergens-/Vossebanen, og gir betydelig økt kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling for person- og godstog inn og ut av Bergen stasjon og godsterminalen på Nygårdstangen. Den nye infrastrukturen skal gi et langt mer stabilt og driftssikkert anlegg enn dagens, som er både utslitt og utdatert, og legger til rette for avgang hver 15. minutt på strekningen. Det tas sikte på at nye Ulriken tunnel, søndre del av Arna stasjon og Bergen stasjon-Fløen skal være klar til bruk i slutten av 2020, mens hele strekningen Arna-Bergen planlegges å være klar til bruk sommeren 2022.

Jernbaneverket har gjennomført en ny usikkerhetsanalyse og gjennomgått kostnadene og omfanget i prosjektet, jf. Prop. 1 S (2015–2016).

Basert på oppdaterte erfaringstall fra andre jernbaneprosjekter mener etaten at plangrunnlaget som ble kvalitetssikret har undervurdert omfanget og risikoen i prosjektet. Videre mener Jernbaneverket at særlig basiskalkylene og risiko knyttet til prosjektering, ny tunnel, ombygging av Arna stasjon og jernbaneteknikk, var undervurdert. Samferdselsdepartementet har derfor satt i gang en ny ekstern kvalitetssikring (KS2) av begge delprosjektene, der det også blir vurdert å fastsette en felles styring- og kostnadsramme for Arna-Bergen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at kvalitetssikringen (KS2) er gjennomført. I mellomtiden gjennomføres delprosjektet Arna-Fløen (Ulriken tunnel) innenfor gjeldende kostnadsramme.

Arna-Fløen (Ulriken tunnel)

Det foreslås 426 mill. kr i 2017 til å videreføre anleggsarbeidene på delprosjektet.

Delprosjektet ble først omtalt med oppstartbevilling i Prop. 1 S (2013–2014), og sist i Prop. 1 S (2015–2016). Kvalitetssikret kostnadsramme er 3 344 mill. kr, mens styringsrammen er 3 178 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad overstiger gjeldende kostnadsramme. Kvalitetssikringen (KS2) resulterte i et lavt usikkerhetsspenn for kostnadene i prosjektet, da det ble lagt vekt på at geologien i fjellet er godt dokumentert med den eksisterende tunnelen.

Prosjektet Arna-Fløen omfatter et nytt enkelt tunnelløp gjennom Ulriken, ombygging av spor og stasjonen på Arna, samt en kulvert under stasjonsområdet rustet mot 200-års flom i Storelva. Det omfatter videre nye broer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Ulriken tunnel (inkludert Arna stasjon) har en total lengde på 10,6 km hvorav om lag 8 km i den nye tunnelen.

Kontrakt for Ulriken tunnel ble inngått i mai 2014. Tunnelarbeidene startet med konvensjonell tunneldriving (de første 800 meter) høsten 2014, mens hoveddelen av arbeidet, som drives med tunnelboremaskin (TBM), nå er i gang.

Bergen stasjon-Fløen

Det foreslås 323 mill. kr i 2017 til videre planlegging av anleggsarbeidene på delprosjektet. For delprosjektet kan det ikke inngås nye forpliktelser som strekker seg ut over 2017, før forslag til ny kostnadsramme for Arna-Bergen/Bergen-Fløen er behandlet av Stortinget.

Delprosjektet har vært på planleggingsstadiet i mange år. Dobbeltspor Bergen stasjon-Fløen ble første gang omtalt i St. prp. nr. 1 (2004–2005). Prosjektet ble midlertidig stanset i 2009/2010 på grunn av Jernbaneverkets manglende kapasitet innenfor signalfaget, jf. Prop. 125 S (2009–2010). I Prop. 1 S (2014–2015) ble det redegjort for mulig kostnadsøkning og risiko. Basert på tidligere kostnadsoverslag og det prosjektomfang som var definert i 2009, hadde prosjektet i 2010 en foreløpig kostnadsramme på 575 mill. kr og en foreløpig styringsramme på 521 mill. kr. Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016).

Fram til prosjektet ble stoppet, ble det gjennomført enkelte forberedende tiltak (deler av nytt spor på godsterminalen, nytt teknisk hus for signal og strømforsyning, og delvis prosjektering av byggeplan). Planleggingen av prosjektet ble tatt opp igjen i 2014 i sammenheng med Arna-Fløen (Ulriken tunnel).

Prosjektet omfatter bygging av 1,3 km dobbeltspor fra Bergen stasjon til Fløen ved tunnelpåhugget til Ulriken tunnel, oppgradering av dagens spor med sporveksler og tilknytninger mot driftsbanegård, sporavgreninger til godsterminal og Kronstad, samt nytt signal- og sikringsanlegg. Nye grunnundersøkelser og kartlegging av eksisterende infrastruktur har avdekket et omfattende behov for fornying av infrastrukturen, som er i vesentlig dårligere forfatning enn forutsatt i det opprinnelige planunderlaget. Gjennomgangen har vesentlige konsekvenser for de tekniske løsningene og totalkostnadene for strekningen.

Follobanen – Nytt dobbeltspor Oslo-Ski

Det foreslås 4 875 mill. kr til prosjektet i 2017, til gjenstående grunnverv og hovedarbeider for innføring til Oslo S, tunnelen, dagstrekningen mot Ski og Ski stasjon.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) og med oppstartbevilgning i Prop. 1 S (2014–2015). Kostnadsrammen er 27 720 mill. kr og styringsrammen på 25 679 mill. kr. Prognosen for sluttkostnad er 25 680 mill. kr. Det legges opp til at banen kan tas i bruk fra desember 2021.

Follobanen er ett av de største prosjekter som gjennomføres i Norge i perioden 2014–2021 og bidrar til et kapasitetssterkt og effektivt kollektivtrafikksystem i Oslo-regionen. Med Follobanen fullføres strategien med fire spor innenfor det sentrale Oslo-området på de viktigste delene av de tre hovedkorridorene inn/ut av Oslo, nord-korridoren/Gardermobanen, vestkorridoren/Askerbanen, og sørkorridoren/Follobanen. Prosjektet er

viktig for å utvikle et bedre togtilbud i sørkorridoren – Oslo sør, søndre Akershus og Østfold. Det er også viktig for å øke godstrafikken på bane fra Sverige og Europa for øvrig.

Prosjektet omfatter bygging av 22 km nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon. Det omfatter innføring til Oslo S, en 19,5 km lang tunnel med to løp og en strekning i dagen på 1,5 km mellom tunnelen og Ski stasjon. To separate løp i tunnelen gir bedre sikkerhet, høy driftsstabilitet og bedre tilgjengelighet for effektivt vedlikehold. Østfoldbanens trasé mellom tunnelen og Ski stasjon legges om for å redusere det totale arealbeslaget gjennom kulturlandskapet nord for stasjonen. Av hensyn til godstrafikken, både i bygge- og driftsfasen, planlegges en forbindelse mellom Østfoldbanen og Follobanen nord for Ski stasjon. I tillegg inngår en omlegging av Østfoldbanens trasé mellom Bekkelaget og Oslo S. Ski stasjon bygges om med seks spor til plattform og ny undergang med oppgang til alle plattformer, ny vegbru over jernbanesporene, samt nye tekniske bygg. For å legge til rette for flere reisende, bygges en ny og større innfartsparkering. Et nytt utvidet parkeringsanlegg for tog er bygd ut som et eget delprosjekt i forkant av Follobanen. Banen bygges for hastighet på inntil 250 km/t og med Thales signal- og sikringsanlegg.

Forberedende arbeider startet i 2013 og ble avsluttet i 2015. I 2015 ble kontraktene for hovedarbeidene med tunneldrivingen, Ski stasjon og underbygningsarbeider for innføring til Oslo S, samt første avrop på rammeavtale signalanlegg, tildelt. Gjenstående større kontraktsinngåelser for Follobanen omfatter hovedarbeidene med jernbaneteknikk for innføring til Oslo S som planlegges tildelt i desember 2016 og avrop på rammeavtale signalanlegg som planlegges tildelt i 2017/2018.

Arbeidene med tunnelen og med innføring til Oslo S er tidskritiske og utgjør den største framdriftsrisikoen i Follobaneprojektet. Den konvensjonelle tunneldrivingen i Sydhavna (Oslo) startet høsten 2015, og tunneldrivingen med tunnelboremaskin startes i tredje kvartal 2016. I arbeidet med innføring til Oslo S har det pågått mindre, men tidskritiske underbygningsarbeider siden sommeren 2015, mens hovedarbeidene startet opp i januar 2016. Usikkerheten for prosjektet i 2017 er hovedsakelig knyttet til framdrift og milepæler i kontraktene for hovedarbeidene, som er utgangspunktet for utbetalingene til entreprenørene. Dette gjelder spesielt kontrakten for tunneldriving med tunnelboremaskin, som har en verdi på om lag 9 mrd. kr.

En vesentlig del av usikkerheten for utgiftene og kostnadene er valutarisiko, da prosjektet har inngått flere kontrakter i euro. Valutarisikoen bæres ikke av prosjektet, men skal ivaretas av staten ved Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. Avsetningene og prioriteringene i statsbudsjettet må ta hensyn til denne valutarisikoen, slik at det budsjetteres med sannsynlige utbetalinger i norske kroner. I 2017 har prosjektet budsjettert med utbetalinger av 240 mill. euro, og i forslaget er det tatt høyde for en eurokurs på 9,32 kr.

Programområder

Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell

Det foreslås 123 mill. kr til programområdet i 2017. I Prop. 1 S (2015–2016) ble det lagt opp til ferdigstilling av prosjektene under programområdet i 2016. Det har siden oppstått uforutsette forsinkelser og kostnadsøkninger på prosjektene Høvik vende- og hensettingsanlegg og Holmen godskapasitet.

Holmen – godskapasitet

Det foreslås 85 mill. kr til kompletterende arbeider og sluttoppgjør i 2017.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), hvor det ble lagt opp til at prosjektet skulle være klart til bruk i desember 2015 med kompletterende arbeider i 2016, og til en sluttkostnad på 268 mill. kr. Etter byggestart sommeren 2015 ble det klart at grunnforholdene på Holmen var langt mer utfordrende enn antatt i prosjekteringen, og det ble nødvendig med en mer omfattende og kostnadskreven løsning for å stabilisere grunnen. Som følge av dette er klargjøring til bruk utsatt til desember 2016, og prosjektets ventede sluttkostnad har økt fra 268 til 390 mill. kr. De kompletterende arbeidene og sluttoppgjør er likeledes utsatt ett år, til 2017.

Ved innføring av ny grunnrute i desember 2014 økte persontrafikken over Drammen stasjon. Dette reduserte tilgjengelig kapasitet for godstrafikken til Holmen og Brakerøya. Det gjennomføres derfor tiltak slik at godstogene til og fra Holmen bruker kortere tid ut og inn fra hovedspor. Prosjektet omfatter ny sporvifte med økt kapasitet og planskilt kryssing av veg. Vegløsningen gjennomføres i samarbeid med Drammen kommune og Drammen havn. Byggingen startet i 2015.

Høvik vende- og hensettingsanlegg

Det foreslås 36 mill. kr til å avslutte prosjektet i 2017.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2011–2012). Rammene for prosjektet ble revidert i Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet har nå en kostnadsramme på 691 mill. kr og en styringsramme på 674 mill. kr.

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), der det ble lagt opp til å avslutte prosjektet i 2016. Forsinket levering av nytt signal- og sikringsanlegg fra Thales til Høvik stasjon, har resultert i utsatt ferdigstilling og lengre gjennomføringstid for vende- og hensettingsanlegget enn planlagt. Prosjektet er ferdig og tatt i bruk, og det er ikke inngått nye forpliktelser. Økte kostnader som følge av forsinkelsene er innenfor inngåtte kontrakter og sluttoppgjør. Prognosen for sluttkostnad for prosjektet er fortsatt 730 mill. kr.

Nye Høvik stasjon med vende- og hensettingsanlegg ble tatt i bruk i november 2015. Prosjektet ble gjennomført for å øke kapasiteten og tilgjengeligheten på stasjonen, og for å sikre tog som har endepunkt på Lysaker/Stabekk stasjoner nødvendig vende- og hensettingskapasitet.

Kapasitetsøkende tiltak

Det foreslås 1 260 mill. kr til programområdet i 2017.

Programområdet omfatter små og mellomstore prosjekter som skal øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette inkluderer forlenging av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaller, tiltak for økt kapasitet i signalanlegg, forsterking og oppgradering av banestrømforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne/aksellast, samt tekniske tiltak i telesystemer (GSM-R) og i IKT-systemer for kjørevegen. Det siste omfatter bl.a. trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, planlegging av sportilgang og videoovervåkning mv.

I 2017 prioriteres særlig prosjekter/tiltak som gir økt kapasitet for godstrafikk, hensetting av tog, strømforsyning og togradio/telenett, samt ulike tiltak på Ofotbanen og i Oslo-området.

Tiltak for godstrafikk

Det foreslås samlet 436 mill. kr til tiltak særlig rettet mot å bedre vilkårene for godstransport på jernbanen, ekskl. Ofotbanen, jf. omtale nedenfor. I

2017 inngår arbeider med å avslutte bygging av beredskapsterminaler, økt kryssingskapasitet på Dovrebanen og Bergensbanen, samt terminaltiltak på Heggstadmoen, Alnabru, Vestmo og Fauske.

Prosjektet med å bygge *beredskapsterminaler* på Kvam, Nesbyen, Palmafossen, Steinkjer og Støren startet opp i 2016, jf. Prop. 1 S (2015–2016). Det etableres beredskapsterminaler for omlasting av gods (vekselplak og containere) for å få gods fram ved lange brudd på deler av jernbanenettet forårsaket av uønskede hendelser som f.eks. flom/ras eller ved planlagt vedlikehold. Arbeidene blir i hovedsak gjennomført i 2016, med kompletterende arbeider i 2017.

Vestmo tømmerterminal på Solørbanen omfatter bygging av nytt hovedsignal for utkjøring. Dette gjør det mulig for tog å kjøre direkte sørover fra tømmerterminalen, som gir en tidsbesparelse på om lag 45 minutter for tog i retning Kongsvinger. Tiltaket planlegges gjennomført i 2017 med et foreløpig kostnadsanslag på om lag 20–25 mill. kr.

På Dovre- og Nordlandsbanen planlegges det kryssingsspor på Kvam og Ler, samt opprusting av godsterminalen i Fauske. For kryssingssporene har Jernbaneverket utarbeidet hovedplan, og det er satt i gang arbeider med regulerings- og detaljplan. *Kvam kryssingsspor* på Dovrebanen har et foreløpig kostnadsanslag på 160 mill. kr. *Ler kryssingsspor* på Dovrebanen har et foreløpig kostnadsanslag på 230 mill. kr. For begge kryssingssporene vurderes mulig oppstart i 2017. På *godsterminalen i Fauske* arbeider Jernbaneverket med opprusting av arealene for å sette terminalen i stand til å ta imot økt godstrafikk (kombinerte transporter). Arbeidene på godsterminalen i Fauske er foreløpig anslått å koste 15 mill. kr.

På Bergensbanen planlegges det kryssingsspor ved *Bolstadøyri* som bidrar til å sikre kapasitet og driftsstabilitet til å opprettholde togets høye markedsandel for godstransport på denne banen. Det er utarbeidet hovedplan for tiltaket og detaljplanarbeidet planlegges startet opp høsten 2016. Planlagt byggstart er høsten 2017 med sikte på ferdigstilling i desember 2018. *Bolstadøyri kryssingsspor* har et foreløpig kostnadsanslag på 200 mill. kr.

Heggstadmoen godsterminal og Heimdal stasjon

Det foreslås 195 mill. kr til prosjektet i 2017. Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2011–2012) og sist i Prop. 1 S (2012–2013).

Prosjektet omfatter ny terminal for containerhåndtering på Heggstadmoen, som supplement til Trondheim godsterminal, Brattøra, samt tilrettelegging for å håndtere stykkgoods/vognlast på terminalen. I tillegg omfatter prosjektet utbedring av arealet som i dag benyttes til bilterminal. Tiltakene på Heggstadmoen bidrar til økt kapasitet for gods på bane i Trondheimsregionen. Arbeidet med bilterminalen startet i 2016. I 2017 planlegges det arbeid på de øvrige tiltakene på terminalen.

Økt godstrafikk på Heggstadmoen godsterminal gir økt skifteaktivitet og begrensinger på kapasiteten på Heimdal stasjon. For å kunne gjennomføre skifting uten å legge beslag på hovedsporene er det behov for å forlenge spor 3 på Heimdal stasjon. Dette gir bedre kapasitet og avgangspunktighet fra stasjonen. Det gjennomføres forberedende arbeider i 2016, med sikte på å gjennomføre anleggsarbeidene i 2017.

Heggstadmoen godsterminal og Heimdal stasjon har et kostnadsanslag på 290 mill. kr.

Alnabru godsterminal

Det foreslås 114 mill. kr til prosjektet i 2017.

Prosjektet ble først omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015 og sist i Prop. 1 S (2015–2016). Jernbaneverket har i perioden 2013–2015 utredet strakstiltak på Alnabru for å bedre både driftsstabilitet og -effektivitet. Tiltak er prioritert innenfor en total ramme på om lag 200 mill. kr. Arbeidene startet i 2016, med sikte på ferdigstilling i 2018. I 2017 planlegges arbeid med bl.a. utvidelse av lastegate, etablering av ny sporforbindelse og endringer i sporplanen på terminalen. Arbeidene omfatter alle jernbanetekniske fag.

Kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen

Det foreslås 206 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen i 2017.

Ofofbanen har stor trafikk med lange godstog over 500 meter. På grunn av økt malmtransport er det behov for å øke kapasiteten og legge til rette for kryssing av tog på inntil 750 meter. Dette gjøres gjennom å bygge nye kryssingsspor og forsterke strømforsyningen. I 2017 prioriteres byggstart på Djupvik kryssingsspor, samt videre planlegging og oppstart av forberedende arbeider på Narvik stasjon.

Djupvik kryssingsspor

Det foreslås 151 mill. kr til prosjektet i 2017.

Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) og sist i Prop. 1 S (2015–2016). For å legge til rette for kryssing av 750 m lange tog, bygges enkeltsporet tunnel på innsiden av dagens trasé. Forberedende arbeider startet i 2015, og det legges opp til å gjøre kryssingssporet klart til bruk i 2017. Anslått prosjektkostnad er 330–380 mill. kr.

Narvik stasjon

Det foreslås 55 mill. kr til prosjektet i 2017.

Prosjektet ble omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). For å kunne øke kapasiteten på Ofotbanen må bl.a. sporkapasiteten på Narvik stasjon økes slik at den får spor som er lange nok for tog på 750 meter. I tillegg er det behov for å skille malmtrafikken til Luossavaarra-Kiirunavaara AB (LKAB)/Malmtrafikk AS (MTAS) og godstrafikken til Narvikterminalen. Høsten 2016 planlegger Jernbanelverket å starte forhandlinger med LKAB om anleggsbidrag fra selskapet. Planarbeidene har tatt noe lengre tid enn det som var lagt til grunn i Prop 1 S (2015–2016), og i 2017 er det lagt opp til ferdigstilling av detaljplanarbeidet og forberedende anleggsarbeider. Det er utarbeidet revidert hovedplan for tiltakene som indikerer en kostnad på om lag 600 mill. kr.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme før oppstart av prosjektet.

Kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området

Det foreslås 140 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak rettet mot en mer robust infrastruktur og trafikkvikling i Oslo-området. Tiltakene ble omtalt i Prop. 1 S (2015–2016).

Økt trafikk i ny grunnrutemodell gjør at *Brynsbakken* inn mot Oslo S blir en kapasitetsbegrensning. For å øke kapasiteten bygges det en overkjøringsløype mellom inngående og utgående spor på hovedbanen, og det gjøres tiltak for optimal plassering av lyssignaler. Detaljplan for tiltakene ble ferdigstilt i 2015. Anleggsarbeidene startet i 2016, og planlegges ferdigstilt i 2017.

Sporarrangementet på *Asker stasjon* er ikke optimalt for den økte trafikken som følger av ny grunnrutemodell. For å optimalisere kjøremønstre og vedlikehold planlegges det derfor bygging av flere nye sporforbindelser på stasjonen. I tillegg er det planlagt ombygging av signal- og sikringsanlegget, og det vurderes løsninger for å inn-

korde tiden mellom påfølgende tog (togfølgetider) på strekningen *Brakerøya-Asker*. I 2017 legges det opp til fullføring av pågående detaljplanarbeid og forberedende anleggsarbeid, med sikte på ferdigstilling av prosjektet i 2018.

Flere tiltak for å øke kapasiteten på *Oslo S* gjennomføres nå. Tiltakene legger også til rette for innføring av *Follobanen*, jf. tidligere omtale. Byggingen startet i påsken 2016 og planlegges ferdigstilt i 2017.

Det pågår detaljplanarbeider for å gjøre *stasjonene Lillestrøm, Skøyen og Sandvika* mer robuste for den økte trafikken i ny grunnrutemodell. Tiltak på stasjonene planlegges gjennomført fra 2018.

Ombygging av Sem stasjon

Det foreslås 2 mill. kr til sluttoppgjør i 2017.

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Det omfatter bytte av sporveksler samt sporarbeider og oppgradering av anlegg på stasjonen. Hensikten er å kunne håndtere systemkryssing på *Sem stasjon* etter åpning av *Holm-Holmestrand-Nykirke* (jf. tidligere omtale), noe som bidrar til å realisere ruteplangevinster fram til neste store ruteendring i 2024. Prosjektet planlegges gjennomført i andre halvår 2016, og kun sluttoppgjør gjenstår i 2017. Anslått prosjektkostnad er 30 mill. kr.

Hensettingsanlegg til nye tog (Hove og Skien)

Det foreslås 110 mill. kr til bygging av nye anlegg for hensetting (parkering) av tog på *Hove* og *Skien*, for å kunne ta imot flere nye togsett på Østlandet.

Det foreslås 10 mill. kr til detaljplanarbeid for *Hove hensettingsanlegg* på *Lillehammer* i 2017. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), og omfatter etablering av ny sporplan for hensettingsområdet og tilrettelegging for servicefunksjoner. Det foreligger en hovedplan fra 2010. Som omtalt i Prop. 1 S (2015–2016) var det lagt opp til å revidere denne hovedplanen i 2015, byggestart i 2016 og ferdigstilling av prosjektet i 2017. Planleggingen av prosjektet har tatt lenger tid enn forutsatt. Ved revidering av hovedplan er det i tillegg avdekt muligheter for ytterligere arealutvidelse, som kan gi økt kapasitet for å møte framtidig behov for hensetting. Utvidelsen innebærer at det må etableres ny sporplan for hele området.

Det legges nå opp til at den reviderte hovedplanen ferdigstilles i løpet av første halvår 2017, og at prosjektet deles inn i to faser. Detaljplanarbeid

det for fase 1, som ivaretar de kortsiktige behovene, planlegges startet opp i 2017, med sikte på at anlegget er klart til bruk i 2019. Framdriftsplan for fase 2, som dimensjoneres for behovene i den planlagte ruteplanen R2027, blir utarbeidet gjennom hovedplanarbeidet. Det er etablert en midlertidig løsning på Hamar for å ivareta behovet for hensettingskapasitet på strekningen inntil Hove kan tas i bruk.

Det foreslås 100 mill. kr til *Skien hensetting* i 2017. Prosjektet ble først omtalt i Prop. 1 S (2011–2012), og sist i Prop. 1 S (2015–2016). Det skal legges til rette for hensetting av flere togsett enn ved eksisterende hensettingsanlegg på Skien. Hovedplan fra 2013 er revidert for å oppnå kapasitetsøkning og bedret funksjonalitet ut fra det totale behovet for hensettingskapasitet i Skiensområdet, herunder behovet knyttet til InterCity-utbyggingen. På grunn av behov for ekstra grunnundersøkelser og geologiske vurderinger er planarbeidet blitt forsinket med et halvt år. Planlagt byggestart er derfor utsatt fra 2016 til 2017 som opplyst i Prop. 1 S (2015–2016). Det er planlagt 21 plasser for hensetting. De to første kan tas i bruk i 2017 og med sikte på ferdigstilling av hele anlegget høsten 2018. Anslått prosjektkostnad er 340–380 mill. kr.

Økt strømforsyning til tog

Det foreslås til sammen 269 mill. kr til tiltak for å øke kapasiteten i strømforsyningen til togframføring. Økt kapasitet i strømforsyningen er nødvendig for å legge til rette for økt togtrafikk og/eller nytt togmateriell, og omfatter nye omformerstasjoner og oppgradering av kontaktledningsanlegg.

Det foreslås 248 mill. kr til å bygge nye omformerstasjoner på Solum, Gjøvik/Raufoss og Arna. Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016).

Solum omformerstasjon (mellom Larvik og Porsgrunn) skal forsterke strømforsyningen på den sørlige delen av Vestfoldbanen, og gi tilstrekkelig kapasitet til den planlagte togtrafikken på det nye dobbeltsporet mellom Farriseidet og Porsgrunn (planlagt åpnet høsten 2018). I 2017 planlegges det å videreføre byggingen av omformerstasjonen som startet i 2016, med sikte på at den skal være klar til bruk i 2018. Anslått prosjektkostnad er 300–310 mill. kr.

Gjøvik omformerstasjon på Raufoss skal forsterke strømforsyningen til den nordlige delen av Gjøvikbanen, og gi kapasitet til økt togtrafikk på hele banen. Bygging av omformerstasjonen gjennomføres i 2017. Anslått prosjektkostnad er 35–50 mill. kr.

Arna omformerstasjon som planlegges bygd over Ulriken tunnel skal forsterke strømforsyningen på Bergensbanen generelt, og gi tilstrekkelig kapasitet til togtrafikk nær Bergen. Stasjonen er nødvendig for å kunne ta i bruk de nye anleggene som er under utbygging på strekningen Arna-Bergen, jf. tidligere omtale. I 2017 planlegges det å videreføre byggingen av omformerstasjonen som startet i 2016, med sikte på ferdigstilling i 2020. Anslått prosjektkostnad er 260–270 mill. kr.

Det foreslås 21 mill. kr til *oppgradering av kontaktledningsanlegg Sira-Krossen* i 2017. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Det omfatter oppgradering av kontaktledningsanlegget på strekningen Sira-Krossen (Sørlandsbanen) til et nyere såkalt autotransformator (AT)-system. Dette gir større overføringskapasitet i kontaktledningsanlegget, som er nødvendig for økt togtrafikk og nyere mer kraftkrevende tog. Samtidig reduseres behovet for antall omformerstasjoner. Når prosjektet er ferdig, kan først Sira og senere også Krossen omformerstasjoner legges ned. Planleggingen av prosjektet startet i 2016. I 2017 legges det opp til byggestart med sikte på ferdigstilling i 2021. Anslått prosjektkostnad er 240–270 mill. kr.

Oppgradering av GSM-R (togradio) og telenettet

Det foreslås samlet 88 mill. kr til oppgraderinger av jernbanens mobiltelefon, GSM-R, og datanettverk i 2017. Dette omfatter flere delprosjekter med en rekke tiltak for å oppgradere telenett og IKT-systemene som brukes ved framføring av tog. Tiltakene bidrar til å sikre at disse systemene er tilgjengelige, med tilstrekkelig kapasitet og funksjonalitet, og dermed bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Tiltakene omfatter:

Investeringer i GSM-R-systemet: Omfatter utskifting av dagens GSM-R-linjer til neste generasjons GSM-R-linjer. I tillegg gjennomføres det flere mindre tiltak for å sikre at de sentrale GSM-R-systemene, radionettet og funksjonaliteten i GSM-R-nettet over tid tilfredsstiller pålagte sikkerhets- og kvalitetskrav.

Kjørevegsrelaterte IKT-systemer: Omfatter ulike systemer som brukes ved framføring av tog, som bl.a. kunde- og trafikkinformasjonsystemer. Delprosjektet startet i 2012 og gjennomføres fram til 2018–2020. Anslått prosjektkostnad er om lag 100 mill. kr.

Interferenstilltak: Omfatter tiltak for å begrense forstyrrelser i GSM-R-nettet fra kommersielle mobiltelefonnett og dermed sikre funksjonalitet på utrustning om bord på togene.

Tekniske rom for tele: Omfatter nye løsninger for reservestromforsyning, samt fysisk oppgradering og sikring av tekniske rom for telenettet. Tiltakene skal gjøre telenettet mindre sårbart for ytre påvirkninger og driftsavbrudd. Prosjektet startet opp i 2015 og er planlagt sluttført i 2019 med en anslått prosjektkostnad på 35 mill. kr.

Transmisjonsnett, fiberutbygging: Omfatter bygging av økt kapasitet i jernbanens telenett (transmisjonsnettet). Telenettet er en viktig forutsetning for GSM-R og moderne signal- og sikringsanlegg. Det stilles derfor høye krav til tilgjengelighet og robusthet. Kravene blir ytterligere skjerpet i forbindelse med innføring av ERTMS. Telenettet består av linjer eid av Jernbaneverket og leid kapasitet. Delprosjektet er planlagt ferdig i 2018, til en anslått prosjektkostnad på 380 mill. kr.

Stasjoner og knutepunkter

Det foreslås 212 mill. kr til programområdet i 2017.

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, tilgjengelighet/universell utforming, innfartsparkering og samarbeidsprosjekter med kommuner.

I 2017 prioriteres pågående prosjekter, hvor det største enkeltprosjektet er utbygging av jernbanestasjonen på Oslo lufthavn, Gardermoen i forbindelse med utvidelsen av lufthavnen med en ny terminal. I tillegg prioriteres tiltak på Heggedal stasjon (Spikkestadbanen).

Ny terminal Oslo lufthavn – jernbanestasjon

Det foreslås 150 mill. kr til prosjektet i 2017.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). I forbindelse med at Oslo lufthavn på Gardermoen utvides med en ny terminal, bygges også jernbanestasjonen på lufthavnen ut. Dette omfatter tiltak på plattformområdet for å kunne håndtere flere passasjerer. Tiltakene utføres i dag av Jernbaneverket og har en anslått kostnad på 187 mill. kr. I tillegg bygges det nytt stasjonsområde inne på flyplassen i regi av Oslo lufthavn AS, som i henhold til avtale betales av Jernbanedirektoratet når arbeidene ferdigstilles i 2017.

Heggedal stasjon (Spikkestadbanen)

Det foreslås 62 mill. kr til å gjennomføre prosjektet i 2017.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Det omfatter forlengelse av kryssingssporret på Heggedal stasjon på Spikkestadbanen, slik at tog i begge retninger kan kjøre inn på stasjonen samtidig. Dette krever også at plattformene må forlenges i retning Spikkestad. I tillegg legges det ned to planoverganger. Med unntak av samtidig innkjøring var disse arbeidene opprinnelig planlagt gjennomført i forbindelse med arbeidene på Heggedal i 2012, men kunne først gjennomføres etter at Statens vegvesen hadde fullført utbygging av ny vegbru i 2015. Samtidig innkjøring var opprinnelig planlagt bygd i 2016, men måtte utsettes til 2017 på grunn av mangel på kritiske signalressurser. Det legges opp til å ferdigstille prosjektet i 2017, med en anslått prosjektkostnad på 95-105 mill. kr.

Sikkerhet og miljø

Det foreslås 333 mill. kr til programområdet i 2017.

Programområdet omfatter tiltak for å opprettholde eller forbedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur. Dette omfatter tekniske tiltak og barrierer for å sikre mot konsekvensene av menneskelige feil, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljøtiltak. Alle jernbanestrekninger analyseres for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. Basert på en samlet vurdering av risikobildet prioriteres tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, forhindre avsporing og sammenstøt mellom tog, rassikringstiltak mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.

Teknisk trafikksikkerhet

Det foreslås 111 mill. kr.

Teknisk trafikksikkerhet omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle sikkerhets- og myndighetskrav, bl.a. i togframføringsforskriften. Jernbaneverket er gitt dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for flere tiltak knyttet til signalanleggene. Dette gjelder bl.a. signal- og sikringsanlegg på Brevikbanen.

I 2017 legges det opp til å videreføre pågående arbeider med å bygge ut automatisk togkontroll (ATC). Tiltakene forebygger ulykker med sammenstøt mellom tog ved å forhindre utilsiktet passering av stoppsignaler.

På strekningen Oslo S-Strømmen-Lillestrøm og Eidsvoll-Jessheim videreføres arbeidet med ombygging av ATC med full overvåking av hastig-

het (F-ATC). I tillegg til å forhindre utilsiktet passering av stoppsignaler, sørger F-ATC for at togene ikke kjører fortere enn skiltet hastighet, og at de bremses ned tidsnok ved innkjøring til stasjon.

Rassikring

Det foreslås 119 mill. kr til rassikring i 2017.

Klimaendringer har ført til mer flom og flere ras (jord, leire, stein og snø). Dette gir økt risiko for ulykker og for problemer med togtrafikkens punktlighet og regularitet. Det gjennomføres derfor rassikring på det eksisterende jernbanenettet. Tiltak omfatter bl.a. sikring mot steinsprang, flom og løsmasseskred, drenering, stabilisering av linjen m.m. Klimautviklingen gjør det også nødvendig med mer overvåking og befaringsrutiner, bedre varslingsrutiner og flere værstasjoner.

Prioriteringene av konkrete tiltak bygger bl.a. på strekningsanalyser, rasfarekartlegginger, lokal kunnskap og muligheter for å koordinere tiltak med annet arbeid på strekningene.

Sikring og sanering av planoverganger

Det foreslås 44 mill. kr til sikring og sanering av planoverganger i 2017.

Det er på usikrede planoverganger det skjer flest dødsfall i forbindelse med togframføring. Antall planoverganger er mer enn halvert de siste 50 årene, enten ved sanering av overganger eller ved å legge ned banestrekninger. De siste 10 årene er om lag 800 planoverganger fjernet.

Tiltak på usikrede planoverganger som brukes daglig, prioriteres i 2017, og det blir arbeidet videre med flere forskjellige tiltak, som f.eks. plan-skilte kryssinger (kulverter og bruer), sikring/varslingsrutiner, vegomlegging/utbedring av veg-geometri, holdningsskapende arbeid m.m.

For å komme fram til gode løsninger for planoverganger der det er aktuelt å kjøre med lange og tunge tømmerbiler og modulvogntog er det nedsett en ekspertgruppe med representanter fra Jernbaneverket og Statens vegvesen. For de mer kostbare løsningene har Jernbaneverket søkt kostnadsdeling med eierne av vegene; dvs. Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner. Foruten Bane NOR sine vurderinger av nytte, kostnader og planframdrift, legges det vekt på kostnadsdeling ved prioritering av nye i tiltak i 2017.

Tunnelsikkerhet

Det foreslås 32 mill. kr.

Dette omfatter i hovedsak tiltak for selv-evakuering som f.eks. nødlys og skilting, tiltak for assistert evakuering som f.eks. rømmingsutganger, brannhemmende tiltak og ulykkesforebyggende tiltak (sikring av kritiske konstruksjoner). Tiltak prioriteres i hovedsak i henhold til kartlegginger, risikovurderinger og forskriftskrav.

Miljøtiltak

Det foreslås 27 mill. kr til miljøtiltak i 2017. Viktige tiltak for å ivareta Bane NORs miljøansvar er håndtering av forurensning og avfall, samt å fjerne kilder til forurensning. Andre viktige oppgaver er tiltak mot dyrepåkjørsler, arbeid med å redusere støyplager, energieffektivisering, samt å minske konflikter mellom jernbanen og naturmangfoldet, bl.a. ved å redusere bruken av sprøytemidler.

Post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås 66,6 mill. kr i 2017. Posten er en videreføring av kap. 1350, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Bevilgningen dekker videreføring av arbeidet med å forlenge *Oteråga kryssingsspor* (fra 290 til 600 meter), som ligger 24 km øst for Bodø på Nordlandsbanen. Dette gir økt kapasitet for lengre godstog og mer effektiv persontransport. Prosjektet omfatter i tillegg bygging av holdeplass ved Reitan/Oteråga for reisende til/fra forsvarsanlegget på Reitan. Arbeidet med hovedplan startet høsten 2014. I 2016 har Jernbaneverket utarbeidet detaljplan og påbegynt byggearbeid med sikte på ferdigstilling av kryssingssporet og holdeplassen i 2017. Anslått prosjektkostnad er 135–140 mill. kr.

Post 76 Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester

Inntil videre foreslås det bevilget 4 240,3 mill. kr til merverdiavgift på kjøp av jernbaneinfrastrukturtenester på egen post. Utgifter til merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester vil ha en motpost i tilsvarende merverdiavgiftsinntekter for staten. Merverdiavgiftsinntektene budsjetteres på kap. 5521, post 70. På grunn av terminforskyvning av innbetalingen av merverdiavgift, vil bokførte inntekter kun øke med 5/6 av utgiftene i 2017.

I forbindelse med gjennomføringen av jernbanereformen har Skatt Øst i en veiledende uttalelse vurdert at Jernbanedirektoratets kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR SF til drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i linjen (jf. postene 71, 72 og 73) må anses som vederlag for infrastruktur tjenester, og er derfor merverdiavgiftspliktig. Samferdselsdepartementet foretar nå en nærmere vurdering av spørsmålet, herunder om kjøpet kan innrettes slik at det ikke er

merverdiavgiftspliktig. Departementet vil forelegge vurderingen for skattemyndighetene.

Ved å holde merverdiavgiften på en egen post er de øvrige bevilgningene til jernbaneinfrastrukturen også uten merverdiavgift, som den har vært siden 2005. Det gjør det noe enklere å sammenlikne bevilgningene over tid. På denne bakgrunn foreslås det å tilføye stikkordene «kan nyttes under» og «kan overføres» postene 71, 72, 73 og 75.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum			31 000
	Sum kap. 4352			31 000

Post 01 Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum

Det foreslås å budsjettere med 31 mill. kr i inntekter på ny post 01 i 2017. De budsjetterte inntek-

tene omfatter 30 mill. kr i inntekter fra ekstern kursvirksomhet ved Norsk jernbaneskole, samt 1 mill. kr i billett- og suvenirinntekter ved Norsk jernbanemuseum, se egne omtaler av virksomhetene under kap. 1352, post 01.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	61 839	61 976	71 700
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	17 769	16 466	19 800
	Sum kap. 1354	79 608	78 442	91 500

Til sammen foreslås det bevilget 91,5 mill. kr til Statens jernbanetilsyn i 2017.

Statens jernbanetilsyn er et forvaltningsorgan som utøver kontroll- og tilsynsmyndighet med jernbane, trikk, t-bane, tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger og med konkurransen på jernbanemarkedet. Tilsynet er underlagt Samferdselsdepartementet. Med virkning fra 17. juni 2016 overtok Samferdselsdepartementet ansvaret for å følge opp fornøylesinnretninger fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Tilsyn med jernbane, trikk og t-bane finansieres med bevilgninger over statsbudsjettet, mens tilsynet med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger finansieres for en stor del med gebyrer betalt av bransjen.

Tilsynets hovedoppgaver var for inntil få år siden sikkerhet og samtrafikkveie på jernbane. I løpet av de senere år er Statens jernbanetilsyn stadig tillagt nye oppgaver som markedsovervåking, ansvaret for å håndheve passasjerrettigheter på jernbane, tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøy-

elsesinnretninger, og senest tilsynsansvar knyttet til sikring på jernbane. Gjennom nye EU-reguleringer vektlegges tydelig behovet for et sterkt og uavhengig markedsovervåkingsorgan, noe som gir funksjonen stadig mer synlighet. Nye oppgaver og ansvarsområder har medført store endringer i Statens jernbanetilsyn som organisasjon, med vekst i antall ansatte, nye og endrede målsettinger, og endringer i arbeidsmetodikk og kompetansebehov.

Statens jernbanetilsyn fører kontroll og tilsyn med i underkant av 40 jernbanevirksomheter, om lag 900 fornøyelsesinnretninger og i overkant av 800 taubaneanlegg. På jernbanesiden er det relativt få men store aktører, mens bildet er mer sammensatt for de to andre tilsynsområdene. Statens jernbanetilsyn har kontorer i Oslo og Trondheim.

Forenklingsarbeider, effektivisering og tidstyver

Tilsynet jobber løpende med effektivisering, og tilrettelegger for økt bruk av elektroniske skjemaer i samarbeid med virksomhetene. En vesentlig forenkling er at antall forskrifter om taubaner går fra 11 til 1 når ny taubanelov trer i kraft, og antall forskrifter om fornøyelsesinnretninger går fra 4 til 1 når ny lov om fornøyelsesinnretninger trer i kraft, tentativt 1. januar 2017 for begge.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 71,7 mill. kr til tilsynet med jernbane, trikk og t-bane. I bevilgningen inngår 5,6 mill. kr i kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I. Uten denne omleggingen er økningen i bevilgningen på om lag 4,1 mill. kr, eller 6,7 pst. fra saldert budsjett 2016. Økningen går til å styrke tilsynets kapasitet innen markedsovervåking, tilsyn med sikring/beredskap og for å møte behovet for økt kapasitet i forbindelse med jernbanereformen.

I tillegg til å føre kontroll og tilsyn med jernbanevirksomhetene i Norge skal Statens jernbanetilsyn, i tråd med målene for transportpolitikken, være pådriver for en sikker og samfunnsnyttig jernbane, t-bane og sporveisvirksomhet. Tilsynet deltar i internasjonalt arbeid innenfor jernbaneområdet, og engasjementet retter seg spesielt mot områder av særlig betydning for sikkerhet og harmonisering for økt samtrafikkvegne. Gjennom ekspertgrupper, komiteer og European Railway Agency (ERA) deltar Statens jernbanetilsyn aktivt i EUs regelverksprosesser, i tett dialog med Samferdselsdepartementet.

Jernbanen er inne i en tid med mange store strategiske prosesser, både nasjonalt og i EU, særlig som følge av jernbanereformen og fjerde jernbanepakke. Disse vil påvirke rammevilkår og konkurranseforhold og derigjennom Statens jernbanetilsyns oppgaver og prioriteringer i årene framover. I 2017 blir sikring integrert som en del av tilsynets virksomhet innenfor områdene oppfølging av regelverk, tilsyn og veiledning.

Status og resultater

Det er trygt å kjøre tog i Norge. Sikkerhetsnivået på norsk jernbane er blant de beste i Europa. Det var 21 jernbaneulykker i Norge i 2015, mot 28 i 2014. 21 ulykker er omtrent på snittet for antall ulykker på det nasjonale jernbanenettet de siste ti årene. Dette indikerer et stabilt sikkerhetsnivå.

Statens jernbanetilsyn har stor oppmerksomhet på Jernbaneverkets virksomhet, som er den største aktøren og en viktig premissgiver på jernbanen. Beredskap er viet mye oppmerksomhet, og betydelige framskritt er oppnådd de siste årene.

Statens jernbanetilsyns tilsynsaktiviteter bekrefter at virksomhetene i store trekk har tilfredsstillende sikkerhetsstyring. Bransjen har likevel noen felles utfordringer, som for eksempel:

- Førerkompetanse er en viktig del av og en sikkerhetsbarriere for sikker framføring av tog. Flere virksomheter har hatt utfordringer med å godtgjøre at virksomhetens rutiner for opplæring og prøving av førere gir tilstrekkelig kompetanse.
- Statens jernbanetilsyn har gjennom dokumenttilsyn hos flere virksomheter konstatert at det er store variasjoner mht. hvordan jernbanevirksomhetene oppfyller kravene til leverandørstyring.

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan for jernbanesektoren og overvåker konkurranse situasjonen på markedene for jernbanetjenester. Det hører bl.a. med til oppgavene å føre tilsyn med Jernbaneverkets fordeling av infrastrukturkapasitet og operatører av serviceanleggs tilbud av jernbanerelaterte tjenester til jernbaneforetak i Norge. Tilsynet er klageorgan for aktører som mener seg utsatt for forskjellsbehandling eller diskriminert av infrastrukturforvalter og operatører av serviceanlegg. Antall klager fra jernbaneforetak har økt det siste året. Jernbanereformen legger opp til økende konkurranse i det nasjonale markedet for persontransport med jernbane. Tilsynet mener det er sannsynlig at flere aktører og økt konkurranse kan

medføre sterkere rivalisering mellom aktører om tilgang til infrastruktur, serviceanlegg og jernbane-relaterte tjenester. Dette kan føre til en betydelig økning i antall klagesaker. Klagesakene reiser ofte vanskelige prinsipielle spørsmål av økonomisk og juridisk karakter som det er ressurskrevende for tilsynet å behandle.

Statens jernbanetilsyn deltar i internasjonalt arbeid i saker som kan ha vesentlig betydning for Norge. Viktige tema i 2016 har vært fjerde jernbanepakke, framtidens signalanlegg på det europeiske jernbanenettet (ERTMS) og revidering av taubanedirektivet. Dette arbeidet bidrar til at Norge tidlig får informasjon om endringer som kan ha stor betydning for Norge, og hvor Statens jernbanetilsyn kan ha påvirkningskraft bl.a. via sine nettverk i medlemslandene.

En mulig omfordeling av roller og ansvar som følger av fjerde jernbanepakke kan få betydning for Statens jernbanetilsyns oppgaver og prioriteringer knyttet til sikkerhet, samtrafikk og konkurranseforhold.

Post 21 Spesielle driftsutgifter, tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det foreslås bevilget 19,8 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger i 2017. I bevilgningen inngår 1,3 mill. kr i kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I. Uten denne omleggingen er økningen på 2,0 mill. kr eller 12,2 pst. fra saldert budsjett 2016. Økningen går til å styrke administrasjon, ledelse, juridisk støtte og IKT. Statens jernbanetilsyn har de senere årene måttet prioritere ressurser fra post 01 til å styrke disse områdene. Den økte bevilgningen er utgifter som i stor grad ikke gebyrfinansieres.

Tilsynet skal være pådriver for trygg transport med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger og utarbeider forskrifter og veiledninger. Tilsynet følger opp ulykker og uhell med personskade.

Tilsynet med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger har tidligere i all hovedsak vært utført som stedlige tilsyn. Modernisering av regelverket og tilsynsmetodikken medfører en endring til systemtilsyn og vektlegging av at virksomhetene har fullt ansvar for sikkerheten, både i tekniske innretninger og drift. Endringen blir i stor grad gjennomført i 2017.

Status og resultater

Det var 6 alvorlige hendelser på taubane i 2015. Barn som faller ut av stolheiser utgjør flesteparten av disse hendelsene. Det er rapportert 9 alvorlige hendelser innenfor området fornøyelsesinnretninger i 2015. De fleste er knyttet til aktiviteter i høyde- og klatreparker med «ZIP Line» eller vannrutsjebaner. Alvorlige hendelser blir fulgt opp direkte med den driftsorganisasjonen det gjelder for å bidra til å avdekke årsakssammenhenger.

Statens jernbanetilsyn deltar i internasjonalt arbeid på flere områder med stor betydning for Norge. Innen taubaneområdet har tilsynets engasjement hovedsakelig vært i OITAF (International Organization for Transportation by Rope), og innen fagområdet fornøyelsesinnretninger har det vært arbeid i CEN (Comité Européen de Normalisation) med ferdigstilling av standard for fornøyelsesinnretninger.

Hovedaktivitetene i 2017 er tilsyn, regelverksutvikling og arbeid med driftstillatelser til tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	13 298	13 674	14 000
	Sum kap. 4354	13 298	13 674	14 000

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger

I 2017 budsjetteres det med om lag 14 mill. kr i gebyrinntekter for tilsynet med tau- og kabelbaner

og fornøylesinnretninger. Det er en prisjustering av inntektsnivået fra 2016.

Kap. 1356 Bane NOR SF

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
71	Tilskudd til omstilling			150 000
86	Driftskreditt			150 000
96	Aksjekapital		100	
	Sum kap. 1356		100	300 000

Det foreslås bevilget 300 mill. kr til utgifter på kap. 1356 Bane NOR SF. Forslaget er likt fordelt mellom utgifter til omstilling og en ny ordning for driftskreditt i statsforetaket.

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) ble Stortinget orientert om opprettelse av interimorganisasjoner for Jernbanedirektoratet og Jernbaneinfrastrukturforetaket. Disse ble etablert i februar 2016 og gjennomfører en rekke forberedende arbeider for å legge til rette for den planlagte organisasjonsendringen 1. januar 2017, jf. redegjørelse for status i arbeidet i Prop. 126 S (2015–2016) *No-kre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*. Foretaket ble gitt navnet Bane NOR SF i august 2016. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til avviklingen av Jernbaneverket og opprettelsen av statsforetaket på egnet måte.

Etter overdragelse av det nasjonale jernbanelogget fra Jernbaneverket til statsforetaket, blir Bane NOR SF infrastrukturforvalter etter jernbanelovgivningen. Det er også lagt opp til at foretaket overtar eierskapet til ROM eiendom AS fra NSB AS. Foretaket skal tilby en sikker, tilgjengelig og velfungerende jernbaneinfrastruktur til togselskapene og togbrukerne. Det får det operative koordineringsansvaret for arbeidet med beredskap, krisehåndtering og sikkerhet i sektoren, og de øvrige aktørene pålegges å bidra til nødvendig informasjonsutveksling. Foretaket blir styrt gjennom vedtekter og eierstyring, og gjennom Jernbanedirektoratets kjøp av infrastruktur tjenester. Virksomhetens inntekter kommer i hovedsak fra Jernbanedirektoratets kjøp av infrastruktur tjenester, i tillegg til kjørevegsavgifter og inntekter fra

salg av tjenester og inntekter knyttet til eiendomsvirksomheten.

Post 71 Tilskudd til omstilling

Det foreslås 150 mill. kr i 2017 som engangstilskudd til omstilling.

Ved overføring av hoveddelen av Jernbaneverkets virksomhet, eiendeler, rettigheter og plikter til foretaket, er det behov for å omstille virksomheten for å tilpasse den til nye rammebetingelser. Omstillingen omfatter bl.a.:

- Etablering av pensjonsordning for nyansatte
- Omlegging av modell for økonomi- og virksomhetsstyring, samt tilhørende systemer og kompetanseoppbygging
- Utvikling av en tjenestekatalog med oversikt over hvilke tilleggstjenester foretaket tilbyr, herunder kommersielle tjenester, tjenesteavtaler mv.

Omstillingsarbeidet omfatter også arbeid med å overta eierskapet til Rom Eiendom, relokalisering av kontorer mv. Foretaket har et anslått behov for om lag 35 nye faste stillinger i 2017, i hovedsak innenfor områdene økonomi og kunde/trafikk.

Post 86 Driftskreditt

Det foreslås 150 mill. kr til en driftskredittordning til Bane NOR SF.

Driftskreditten er et kortsiktig lån med løpetid på inntil 12 måneder. Formålet med driftskreditten er å gi foretaket likviditet til å håndtere lø-

pende utbetalinger. Foretaket får en omfattende virksomhet der tidsforskyvninger i inn- og utbetalinger kan gi store variasjoner i likviditeten. Foretakets virksomhet og aktivitetsnivå enkelte år må utarbeides basert på foretaksordinære finansielle rammer som består av statlige bevilgninger til Jernbanedirektoratets kjøp av infrastruktur tjenester på kap 1352, postene 71–76, med tillegg for foretakets eksterne inntekter.

Lånemodellen som er benyttet for de regionale helseforetakene, skal legges til grunn. Driftskreditten settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank inntil det er bruk for den. Samferdselsdepartementet utarbeider nærmere retningslinjer for forvaltningen av kreditten, herunder låneavtaler og låne-/rentevilkår.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
85	Utbytte	753 000	595 000	
	Sum kap. 5611	753 000	595 000	

NSB-konsernets prognose for årsresultat etter skatt i 2016 er på 550 mill. kr. Ordinær utbyttepolitikk for NSB AS er 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. Det tilsier et utbytte på 275 mill. kr i 2017. I forbindelse med restruktureringen av NSB AS er det lagt opp til å skille ut virksomhet fra NSB AS, med påfølgende restrukture-

ring av selskapets eksterne finansiering. For å legge til rette for kapitalisering av NSB AS og utskilling av virksomhet foreslås det derfor at det ikke budsjetteres med utbytte fra NSB AS i 2017. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1360	Kystverket	2 529 206	2 631 766	2 579 400	-2,0
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	43 023	61 708	47 400	-23,2
	Sum kategori 21.60	2 572 229	2 693 474	2 626 800	-2,5

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4360	Kystverket	10 081	11 378	11 700	2,8
4361	Samfunnet Jan Mayen og Loran C	7 117	5 490	5 700	3,8
	Sum kategori 21.60	17 198	16 868	17 400	3,2

Regjeringen vil legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, trygg og miljøvennlig sjøtransport og en effektiv beredskap mot akutt forurensning som hindrer og begrenser miljøskade. Miljøhensyn skal inkluderes i den løpende kystforvaltningen. Regjeringen vil utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn og styrke samspeilet mellom dem, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse. Som en del av dette arbeidet skal regjeringen legge til rette for at godstransporten på veg kan overføres både til sjø og bane.

Samferdselsdepartementets virkemidler innenfor kystforvaltningen omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Kystverket og tilskuddsordninger innen havneområdet. Kystforvaltning omfatter sjøtransport og havnepolitikk, forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. I dette ligger bl.a. utbygging, drift og vedlikehold av maritim infrastruktur og tjenester og myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven og tilhørende forskrifter.

Rammene for arbeidet innenfor kystforvaltningen for øvrig er Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs. Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning* som ble lagt fram for Stortinget i juni 2016, vil legge grunnlaget for å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i årene framover.

I forvaltningen av havner og sjøtransport og for sjøsikkerhet og beredskap har Kystverket ansvar for å redusere klimagassutslippene og ta miljøhensyn innen egen sektor.

Til Kystverket foreslås bevilget 2,6 mrd. kr, mens det foreslås bevilget 47,4 mill. kr til driften av samfunnet Jan Mayen og utvikling av navigasjonssystemet Loran-C. Det budsjetteres med 789,8 mill. kr i sektoravgifter, jf. omtale av kap. 5577 under programkategori 21.10 Administrasjon.

Regjeringen viderefører innsatsen på vedlikehold av navigasjonsinfrastrukturen, og arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterlepet på naviga-

sjonsinfrastruktur og fyrbygninger vil bli prioritert. Utbedring av farleder, med utvidet bredde og dybde, og oppmerking med navigasjonsinstallasjoner vil gjøre seilassen tryggere, og sjøtransporten mer konkurransedyktig.

Regjeringen foreslår en treårig forsøksordning med tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø, mens tilskuddsordningen for havnesamarbeid videreføres i 2017.

Bygging av Kystverkets fjerde, av i alt seks planlagte multifunksjonsfartøy for oljevern og drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur, vil starte i 2017.

Dagens ordning for den nasjonale slepebåtberedskapen videreføres i 2017.

Kystverket bygger, utbedrer og vedlikeholder infrastruktur i tilknytning til fiskerihavnene.

Samferdselsdepartementet har forvaltningsansvaret for Samfunnet Jan Mayen, mens driften ivaretas av Forsvaret.

Budsjettforslaget til kystområdet vil gi en oppfølging av de økonomiske rammene på 86,3 pst. for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

Sjøtransport er en viktig del av det norske transportsystemet med stor betydning for norsk industri og norske arbeidsplasser. Den har lave infrastrukturkostnader og lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personskader sammenliknet med andre transportformer. Gitt høy kapasitetsutnyttelse, har godstransport på sjø over lange avstander relativt lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp pr. tonnkilometer.

Utslippet av miljø- og helseskadelige stoffer og klimagasser fra sjøtransporten vil gradvis reduseres ved strengere miljøkrav for nye skip og ved bruk av ny teknologi. Skipenes lange levetid og høye kostnader ved ombygging og nybygging gjør at utslippskutt kan være utfordrende for sjøtransporten sammenliknet med andre transportformer.

Overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på vegnettet og redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning. Effektiv drift og forvaltning av havnene vil kunne legge til rette for å overføre gods fra veg til sjø. I Nasjonal havnestrategi fra 2015 er det presentert flere tiltak som skal fremme en slik utvikling, bl.a. tilskuddsordninger for havnesamarbeid og for godsoverføring. Dessuten vil en videre utvikling og integrering av havner, godsterminaler og næringsområ-

der være viktige elementer. Tilskuddsordningen for havnesamarbeid ble innført i 2015, og forsøksordningen for godsoverføring foreslås innført fra 2017.

For å lykkes med godsoverføring må aktører i hele transportkjeden bidra. De fleste trafikkhavnene er kommunale, og staten eier ingen ordinære trafikkhavner. Kommunene har som planmyndighet og havneiere derfor en helt sentral rolle i å tilby og legge til rette for attraktive havnetjenester. Men det er markedsaktørene selv som velger den transportformen som er best tilpasset egne behov.

Som en del av grunnlaget for Nasjonal transportplan 2018–2029 har transportetatene gjennomført prosjektet «Bred samfunnsanalyse av godstransport». Analysen viser at fem til sju mill. tonn av dagens godstransport på om lag 270 mill. tonn på veg potensielt kan overføres til sjø eller jernbane. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Stadig større fartøyer krever større manøvreringsrom og øker behovet for å utdype og utvide farleder og havneområder. Disse tiltakene kan lokalt gi negative konsekvenser bl.a. for naturmangfold og vannkvalitet.

For å unngå unødig miljøbelastning er det krav i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter, forurensningsloven og forurensningsforskriften om utredning og skadebegrensende/avbøtende tiltak ved farleds- og havnetiltak. Utfordringen er å tilpasse omfanget av utredningene til formålet og finne løsninger som ivaretar miljøhensyn innenfor forsvarlige økonomiske rammer.

For å redusere risiko for alvorlige hendelser, etablerer og drifter Kystverket forebyggende sjø-sikkerhetstiltak, som navigasjonsinfrastruktur, lostjenesten og sjøtrafikk-sentraltjenesten. Kystverket har også det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning, samt ansvaret for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem.

Det forventes at sjøtransporten vil øke i årene framover. Dette kan føre til flere skipsulykker og akutte forurensningshendelser dersom det ikke iverksettes nye tiltak som reduserer sannsynligheten for ulykker eller at eksisterende tiltak videreutvikles. Aktuelle tiltak er beskrevet i Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs. Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*.

Med økt maritim aktivitet i nordområdene er det behov for å utvikle nye metoder for å bekjempe oljeforurensning i islagte farvann. Nye metoder kan medføre økt behov for opplæring og

gjennomføring av øvelser. Samferdselsdepartementet har ansvaret for å utrede og utvikle et oljevern- og miljøseinter i Lofoten/Vesterålen i samarbeid med Olje- og energidepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Det vises til omtale i 21.10 Administrasjon.

Det ventes at klimaendringer vil øke havnivået og føre til kraftigere og hyppigere vind og mer intens nedbør. Klimaendringene kan kreve endret standard på nyanlegg og øke kostnadene til planlegging, etablering, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur. Dette følges opp i planprosessen bl.a. gjennom endrede krav til dimensjonering.

Kystverkets navigasjonsinfrastruktur består av om lag 21 000 navigasjonsinnretninger som bl.a. fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvarere. Tilgjengeligheten (opetid) til navigasjonsinnretningene er høy, og bedre enn anbefalingene i internasjonale retningslinjer. Kystverket anslår at vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrbygninger er på om lag 1,6 mrd. kr. Forutsatt samme slitasje på innretningene som tidligere, vil økt innsats på vedlikehold og fornying bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Norsk tilstedeværelse på Jan Mayen opprettholdes også etter at Loran-C ble lagt ned 1. januar 2016. Jan Mayens beliggenhet gjør øya godt egnet for referansestasjoner for satellittbaserte navigasjonssystemer, slik som EGNOS og Galileo. Bygningsmassen på øya er av eldre dato, og de senere årene er det kun utført strengt nødvendig vedlikehold.

Resultatrapport 2015

Framkommelighet

Samferdselsdepartementet startet i 2014 en gjennomgang av havne- og farvannsloven, og anbefalingen til videre arbeid ble presentert i 2015. På grunnlag av anbefalingene nedsatte regjeringen 12. august 2016 et lovutvalg som skal foreslå ny havne- og farvannslø. Regjeringen ønsker med dette å få på plass et mer brukervennlig og tidsriktig regelverk for å bedre sikkerheten til sjøs og legge til rette for en mer effektiv og miljøvennlig sjøtransport.

Eksterne utredninger av godstransportsektoren generelt, og sjøtransport og havnemarkedet spesielt, har gitt et bedre faglig grunnlag for å utvikle virkemidler og tiltak innen transportsektoren. Transportetatene har gjennomført en *Bred samfunnsanalyse av godstransport*. Samferdselsdepartementet har hatt ansvaret for å bedre data-

grunnlaget for å utvikle mer pålitelig statistikk og kartlegging av varestrømmer. Gjennom Norges forskningsråd ble det også tildelt ekstra midler til forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger. Kystverket har styrket sin kapasitet og kompetanse innen analyse og utredning.

Følgende investeringsprosjekter ble avsluttet i 2015:

Fiskerihavner

- Træna i Træna kommune, Nordland – utdyping av havna og ny innseiling, samt bygging av molo,
- Vannvåg i Karlsøy kommune, Troms – bygging av molo.

Farleder

- Innseiling Florø i Flora kommune, Sogn og Fjordane
- Innseiling Bergen/Askøy i Askøy kommune, Hordaland
- Innseiling Ålesund i Ålesund kommune, Møre og Romsdal
- Gjennomseiling Husøy/Melandsflua i Karmøy og Haugesund kommuner, Rogaland.

Stad skipstunnel er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Kystverket har utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) med to alternativer for dimensjonering av en tunnel gjennom Stadlandet. Det ble varslet oppstart av reguleringsplanarbeid og høring av planprogram for Stad skipstunnel i 2015. Arbeidet inngår som en del av forprosjekt som tar utgangspunkt i det største tunnelalternativet. Endelig rapport vil foreligge i 2017.

Longyearbyen havn er omtalt i *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Kystverket fikk i desember 2015 i oppdrag å gjennomføre en utredning for å vurdere ulike konsepter for ny havneinfrastruktur i Longyearbyen, jf. Prop. 1 S (2015–2016). Endelig rapport med anbefaling av videre framdrift vil bli lagt fram høsten 2016.

Sjøsikkerhet

Vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger ble i 2015 i hovedsak gjennomført etter plan. Økte bevilgninger de siste tre årene har redusert vedlikeholdsetterslepet. Av hensyn til sjøsikkerheten er vedlikehold av innretninger med direkte betydning for sikker navigasjon prioritert framfor bygninger. For å opprettholde sikkerhetsnivået ble det i 2015 også prioritert å utbedre stormskader på innretningene.

Tabell 5.38 viser tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner og lysbøyer, samt radar-svarere (RACON). Tilgjengeligheten var 99,7 pst. i 2015, det samme som i 2014.

Den høye tilgjengeligheten er medvirkende til at det i 2015 ikke var ulykker som følge av svikt i Kystverkets navigasjonsinnretninger.

Tabell 5.38 Tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger

	2014	2015	Endring i pst. 2014–2015
Antall anlegg	5 979	6 094	1,9
Antall slukninger	956	992	3,8
Antall slukkedøgn	6 242	6 731	7,8
Tilgjengelighet i pst.	99,7	99,7	0,0

Kilde: Kystverket

Automatisk Identifikasjon System (AIS) er et sentralt hjelpemiddel i sjøtrafikkovervåkingen. Sjøtrafikksentralene benytter informasjon både fra de landbaserte AIS-basestasjonene og AIS-satellittene. Gjennomsnittlig tilgjengelighet (oppetid) for de 50 AIS-basestasjonene som opereres av Kystverket, var 99,7 pst. I 2015 ble det gjennomført fornying av AIS-basestasjonene langs norskekysten. Det ble også etablert en bakkestasjon i Vardø for nedlesing av data fra AIS-satellittene. En ny AIS-satellitt, AISSat-3, er anskaffet, og det tas sikte på å sette den i drift i løpet av 2016.

Kystverkets sjøtrafikksentraler gir informasjon til fartøyer om bl.a. værforhold og skipstrafikk, assisterer fartøyer med navigeringen ved behov og organiserer trafikken i sine tjenesteområder for å unngå farlige situasjoner. Sjøtrafikksentralene ga i overkant av 368 000 seilingsklareringer i 2015, som er en økning med 2,1 pst. fra 2014, jf. tabell 5.39. Økningen gjelder primært Horten sjøtrafikksentral, som fikk utvidet sitt tjenesteområde fra 1. oktober 2015 til å dekke indre del av Oslofjorden, inkludert Oslo havn.

Fra 2009 til 2015 har antallet seilingsklareringer økt med over 41 pst.

Tabell 5.39 Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral

	2014	2015	Endring i pst. 2014–2015
Fedje	93 251	93 466	0,2
Kvitsøy	155 438	151 796	-2,3
Horten	103 580	114 268	10,2
Brevik	8 608	9 063	5,3
Alle seilingsklareringer	360 877	368 593	2,1

Kilde: Statistisk sentralbyrå/Kystverket – StatRes

Tabell 5.40 Antall og andel inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen

	2014	2015	Endring pst. 2014–2015
Antall inngrep	7 225	7 403	0,02
Andel inngrep av alle seilaser	2,0	2,0	0,0

Kilde: Kystverket

Det ble registrert tre ulykker med skip i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder i 2015. Ingen av disse skyldtes svikt i sjøtrafikksentraltjenesten.

Lospliktig trafikk omfatter både fartøy med los om bord og fartøy hvor føreren har farledsbevis. Den registrerte lospliktige trafikken i 2015 var 1,4 pst. høyere enn i 2014 (1 581 flere seilaser). Antall registrerte seilaser på farledsbevis har økt med 4 897 seilaser eller 7,1 pst. fra 2014 til 2015. Samtidig gikk antall seilaser med los om bord ned med 2 481 eller 5,5 pst. Dette indikerer at endringene i lospliktregeleverket som ble innført i 2015, allerede har medført økt bruk av farledsbevis framfor seilas med los. Det er ventet at denne endringen vil fortsette etter hvert som skipsfartsnæringen tilpasser seg de nye reglene.

Det ble i 2015 registrert 14 ulykker med lospliktige fartøyer, hvorav sju ulykker med los ombord. Det skjedde ingen ulykker med fartøyer som hadde dispensasjon fra losplikten. Antallet ulykker er noe lavere enn i 2014, til tross for økt trafikk.

Konkurransetsetting av tilbringertjenesten, det vil si transporten av los til og fra skip, ble sluttført i 2015. Avtalen ble gjennomført gradvis våren 2016.

Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway er videreutviklet til en nasjonal meldingsportal for skipsfarten i tråd med EUs rapporteringsdirektiv for skip. Dette innebærer at det er lagt til rette for at skipsfarten kan oppfylle sin rapporteringsplikt til Kystverket, Tollvesenet, Sjøfartsdirektoratet, Forsvaret, Politiet og havnene gjennom én elektronisk melding i SafeSeaNet Norway. For næringen gir dette en betydelig forenkling- og effektiviseringsgevinst. Systemet bidrar også til effektiv behandling av informasjonen hos mottakerne. Fra 1. juni 2015 er skipsfarten pålagt å sende meldinger til norske havner digitalt gjennom SafeSeaNet Norway. I 2015 var tjenesten tilgjengelig for brukerne i 99,8 pst. av tiden.

Kystverket har siden 2015 samarbeidet med Statistisk sentralbyrå om å øke omfanget av rapporteringen via SafeSeaNet slik at den også omfat-

ter rapportering av godsmengder og destinasjon. Fra 1. januar 2016 er denne rapporteringen forskriftsfestet.

E-navigasjon er et globalt konsept under utvikling i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å legge til rette for digital, automatisk og sømløs utveksling av informasjon mellom skip og mellom skip og myndigheter og havner. I 2015 startet Kystverket et samarbeid med norsk industri og forskningsmiljøer for å prøve ut enkelte e-navigasjonsløsninger langs norskekysten. Kystverket har i tillegg e-navigasjonssamarbeid med Singapore og Brasil om uttesting av automatisk skipsrapportering. Resultatene skal bidra i arbeidet med å endre eksisterende IMO-retningslinjer for skipsrapportering.

Innen havnesikringsområdet har Kystverket oppdatert rutiner og varslingsystemer for å få en raskere situasjonsvurdering og mer effektiv beslutning om endring av sikringsnivået i havnene. Både IMO og EUs regelverk krever at det gjennomføres sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for alle havner og havneanlegg som er omfattet av dette sikringsregelverket. Alle havneanlegg som er omfattet av regelverket, om lag 630, var godkjent ved utgangen av 2015.

For å følge opp EUs bestemmelser om havnesikring gjennomførte Kystverket i 2015 et stort antall revisjoner og andre oppfølgingstilsyn av havneanlegg i henhold til havnesikringsforskriften. Ved avvik fra regelverket utsteder Kystverket pålegg om å lukke avvikene og at opprettingen skal dokumenteres.

BarentsWatch er et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem som skal gi tilgang til kvalitetssikret informasjon om de nordlige hav- og kystområder. I 2015 fortsatte utviklingen av følgende åpne tjenester:

- Navigasjonsassistanse – bl.a. spesialvarsel for bølger og polare lavtrykk
- FiskInfo – informasjon fra det offentlige – også rett på fiskerens kartplotter
- Fiskehelse – i første omgang for Mattilsynet
- Havbase – utviklingstrekk ved skipstrafikken

- Arealverktøy – demonstrator og målbilde. Skal effektivisere arbeidet med etatenes forvaltningsplaner for havområdene.

I 2015 er det utviklet et teknisk rammeverk for nasjonalt *Felles ressursregister* som effektiviserer den operasjonelle innsatsen for etater med ansvar for søk, redning, akutt forurensning osv. Testing av tjenesten pågår ved Hovedredningssentralen. Tjenesten Sporing og samhandling hadde ved utløpet av 2015 over 100 brukere i seks operative etater. Denne tjenesten benyttes også ved tverretattlig analyseenhet i Vardø. Det har også vært jobbet med infrastruktur for sikker samhandling og deltagelse i EU-prosjektet prosjektet Common Information Sharing Environment (CISE), som har likhetstrekk med BarentsWatch. Antall brukere av BarentsWatch økte med 85 pst. fra 2014 til 2015 og antall unike sidevisninger med 75 pst. Andel brukere på mobil og nettbrett økte fra 26 til 43 pst.

Signalene fra de norske Loran-C-stasjonene Jan Mayen, Værlandet, Bø og Berlevåg var tilgjengelige tilnærmet 100 pst. av tiden. Det ble bare utført strengt nødvendig vedlikehold av stasjonen på Jan Mayen for å kunne opprettholde operativ evne fram til nedleggelsen 1. januar 2016.

Miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrå var klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske på 2,9 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2014, eller 5,5 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Dette er en reduksjon i sektorens andel av de samlede utslippene på 0,7 prosentpoeng sammenliknet med 2013, og er det laveste klimagassutslippet som er registrert for sektoren i perioden fra 1990. Nedgangen i klimagassutslipp skyldes dels energieffektivisering og dels noe redusert aktivitet.

Innenriks sjøfart og fiske slapp ut 23 800 tonn nitrogenoksider (NO_x) i 2014. Dette er 16,8 pst. av de samlede NO_x-utslippene i Norge, og sektorens andel ble redusert med 4,9 prosentpoeng sammenliknet med 2013. Reduksjon i utslippene skyldes både rensiltak finansiert av NO_x-fondet og noe redusert aktivitet.

Av miljøtiltak har Kystverket videreført arbeidet for å fjerne kvikksølvrotasjon fra fyrstasjoner. Videre er det gjennomført tiltak for å redusere/forhindere negative konsekvenser av utbyggingsprosjektene, for eksempel miljømudring og skån-som sprengning.

Kystverket arbeider for å redusere klimagassutslipp og energibruk i egen virksomhet gjennom å kontrahere lav- og nullutslippsfartøy (OV Bøk-

fjord) og ved overgang til LED, solcelle og strømtilkobling av navigasjonsinnretninger.

I prosjektet Ren Harstad havn har Kystverket i samarbeid med andre gjennomført opprydding av forurensede masser i havnebassenget i Harstad. Videre har Kystverket gjennomført avbøtende tiltak for å unngå skade ved utbyggingsprosjekter bl.a. ved å hindre spredning av forurensede sedimenter.

Beredskap mot akutt forurensning

Staten sørger for beredskap mot større tilfeller av akutt forurensning som ikke er dekt av kommunal eller privat beredskap. Kystverket er nasjonal forurensningsmyndighet ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning, og ivaretar statens beredskap mot akutt forurensning gjennom å ha personell og materiell i beredskap.

Formålet med beredskapen er å forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. Statens beredskap er innrettet mot tilfeller av større utslipp fra skipsfarten. I motsetning til større bedrifter og petroleumsvirksomheten har skipsfarten ingen krav om egen beredskap for å håndtere en akutt forurensningshendelse. Ved større forurensningshendelser kan Kystverket helt eller delvis overta håndteringen av den akutte hendelsen.

Dimensjoneringen av den statlige beredskapen mot akutt forurensning bygger på kunnskap om miljørisiko og analyser av beredskapen. Anbefalingene i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse for kysten av fastlandet fra 2011 og for Svalbard og Jan Mayen fra 2014 legges til grunn for arbeidet med å styrke den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Anbefalingene ble i 2015 og 2016 fulgt opp bl.a. ved at det ble anskaffet oljevernustyr til Sysselmannens fartøy Polarsyssel, gitt oljevernsertifikat til lokale fartøyer på Svalbard og utplassert hurtig responsutstyr i Longyearbyen. Det er videre anskaffet utstyr for å fjerne olje ved strandpåslag (strandrenseutstyr) og høyhastighetslenser til fem indre kystvaktfartøyer og de fire fartøyene i nasjonal slepeberedskap.

Det var ingen statlige aksjoner for å begrense eller unngå forurensning i forbindelse med skipsulykker i 2015. Kystverket har ført tilsyn og gitt pålegg om å iverksette tiltak i de tilfellene av uønskede hendelser som kunne ha ført til betydelig akutt forurensning.

Kystverket arbeider med å legge til rette for og å fremme utvikling av nye og bedre metoder og utstyr for å bekjempe akutt forurensning. Etter

oppgradering av Kystverkets senter for testing av oljevernustyr er det gjennomført en rekke aktiviteter i anlegget. Testanlegget er bl.a. aktivt brukt av programmet Oljevern 2015, som er et teknologitviklingsprogram som Norsk oljevernforening for operatørselskapene gjennomfører i samarbeid med Kystverket.

Etter andre verdenskrig ble fartøyer lastet med kjemiske stridsmidler senket i Skagerrak. Med bistand fra Forsvarets Forskningsinstitutt kartlegger Kystverket dette dumpfeltet. Kartleggingen og forslag til ev. videre arbeid vil bli ferdig høsten 2016. Kystverket har i samarbeid med Norsk institutt for vannforskning kartlagt om det er noen påvirkning av miljøet rundt de dumpede stridsmidlene. Endelig rapport vil foreligge høsten 2016.

Innen beredskap mot akutt forurensning har Kystverket et omfattende program for kurs og øvelser. I 2015 er det gjennomført interne øvelser, øvelser med kommuner og andre samarbeidspartnere i Norge, samt øvelser med andre stater i henhold til internasjonale avtaler om varsling og assistanse.

Norges delegasjon i arbeidsgruppen Emergency Prevention Preparedness and Response (EPPR) i Arktisk råd ledes av Kystverket. I 2015

ble arbeidsgruppens mandat utvidet til også å omfatte søk og redning, i tillegg til forebygging, beredskap og aksjonering ved akutt forurensning, radioaktive utslipp og naturkatastrofer.

Kystverket har forprosjektert to alternative miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Hordaland; tildekking av vraket med last og den forurensete havbunnen, og heving av last med etterfølgende tildekking av vrak og havbunn. I begge alternativene er det nødvendig først å etablere en støttefylling for å sikre den ustabile skrånningen under og nedenfor vrakets baugseksjon mot utrasing og ytterligere spredning av til dels ekstremt forurensete sedimenter. Støttefyllingen ble detaljprosjektert 2015. Kontrakt for arbeidet ble inngått desember 2015, og støttefyllingen ble etablert i mai og juni 2016. Støttefyllingen må sette seg i halvannet år før ytterligere tiltak kan iverksettes.

I 2015 ble den statlige slepeberedskapen i regi av Kystverket ivaretatt av fire fartøyer, to i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett på Sørlandet. Denne beredskapen må ses i sammenheng med Kystvaktens og Redningsselskapets ressurser, samt andre private og offentlige fartøyer med slepekapasitet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016 ¹	Forslag 2017
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 693 237	1 709 430	1 711 400
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	21 400	51 736	52 900
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	539 539	553 200	408 800
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	33 997	49 300	88 500
45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	184 909	197 300	217 000
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	53 796	60 500	60 500
71	Tilskudd til havnesamarbeid	2 328	10 300	10 300
72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>			30 000
	Sum kap. 1360	2 529 206	2 631 766	2 579 400

¹ Ved behandlingen av Prop. 112 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) ble kap. 1360, postene 01, 30 og 45 økt med hhv. 2, 25 og 15 mill. kr, mens post 21 ble redusert med 15 mill. kr.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2,6 mrd. kr i 2017.

Det foreslås 1,7 mrd. kr til post 01 Driftsutgifter. På post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, og post 45 Større utstyrsanskaffelser, foreslås det bevilget henholdsvis 408,8 mill. kr og 217 mill. kr. Midlene vil bl.a. nyttes til oppstart av nye farledsprosjekter og bygging av nytt fartøy for Kystverket. Videre foreslås det bevilget 30 mill. kr til en

midlertidig forsøksordning med tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø.

Forslaget til bevilgning til virksomhetsområdene i Kystverket som inngår i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–23* innebærer at 86,3 pst. av den økonomiske rammen vil være oppfylt for første fireårsperiode av perioden 2014–2023.

Tabell 5.41 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017

	NTP 2014– 2017 ¹	Saldert budsjet 2014	Saldert budsjet 2015	Saldert budsjet 2016	Budsjett- forslag 2017	NTP-opp- følging 2014–2017
Virksomhetsområder som inngår i planrammen for NTP						
Navigasjonsinfrastruktur ²	464,3	485,4	482,2	529,9	470,0	103,4
VTS (sjøtrafikksentraler, som inngår i NTP) ³	55,2	52,6	51,7	51,6	51,8	91,7
Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon	189,9	174,6	180,2	190,1	192,3	94,7
Virkemidler for godsoverføring	235,7	27,1	28,4	125	154,8	34,6
Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg	284,5	308,4	436,8	201,5	173,5	96,0
Farleder	302,2	177,3	153,2	367,8	246,4	76,2
Fartøy	63,1	83,8	83,8	83,8	83,8	129,6
Sum	1 594,9	1 277,5	1 381,6	1 465,4	1 372,7	86,3

¹ Gjennomsnittlig planramme for første periode i Nasjonal transportplan, 2014–2017, forutsatt jevn oppfølging i perioden

² Inkludert BarentsWatch

³ Viser bare statlige utgifter til drift av sjøtrafikksentralen i Vardø og statlige investeringer ved sentralene

Tabell 5.41 omfatter kun de delene av Kystverkets virksomhet som inngår i den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan. Beløpene er av den grunn ikke direkte sammenliknbare med bevilgningstallene under kap. 1360. Foruten tilskuddsordningen for havnesamarbeid og forsøksordningen for godsoverføring inngår også deler av utrednings- og forskningsmidlene under kap. 1300, samt avgiftsreduksjon i virksomhetsområdet «Virkemidler for godsoverføring». Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon i tabellen inkluderer også midler under kap. 1300 til å bedre utredningskapasiteten og å utvikle modellverktøy.

Mål og prioriteringer 2017

For å stimulere til mer godstransport på sjø videreføres tilskuddsordningen for å stimulere til bedre samarbeid mellom havnene. Også utbedring av farleder og reduksjon i losberedskapsav-

giftene er viktige tiltak for å bidra til mer godstransport på sjø. En forsøksordning med tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø foreslås som ledd i arbeidet med å styrke sjøtransportens konkurransekraft.

Prosjektet *Bred samfunnsanalyse av godstransport* ga ny kunnskap bl.a. om nasjonale og grenseoverskridende varestrømmer, terminalstruktur, mulige tiltak og virkemidler rettet mot de ulike transportmidlene. Som en del av plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018–2029 er dette arbeidet fulgt opp med en tverretattlig godsstrategi. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i Nasjonale transportplan 2018–2029.

For BarentsWatch vil det i 2017 prioriteres å utvikle tjenester som bidrar til felles situasjonsforståelse, sikker samhandling og effektiv innsats for etater med operativt ansvar i hav- og kystområdene. Prosjektene *Felles Ressursregister* og *Sporing og samhandling* prioriteres. I tillegg er målet å ta sikkert samhandlingssystem i bruk i *Felles res-*

sursregister i operative situasjoner, og på sikt generelt i samhandling mellom etater.

For åpne tjenester vil hovedsatsingsområdet være utvikling av e-navigasjonstjenester som bygger på de eksisterende tjenestene *Fiskinfo* og *Navigasjonsassistanse*. Prosjektene *Arealverktøy for forvaltningsplanene* og *Fiskehelse* planlegges avsluttet ved utgangen av 2017.

I 2017 vil fiskerihavnprosjektet Mehann startes opp, mens prosjektet Båtsfjord videreføres. Farledsprosjektene i innseilingene til Tromsø og Oslo ferdigstilles, mens prosjektene innseiling Grenland, Bodø og Grøtøyleden videreføres i 2017. I tillegg vil arbeidet med forprosjektet for Stad skipstunnel ferdigstilles i 2017.

Kystverket og Statistisk sentralbyrå har i 2016 arbeidet med å utvikle en ny transportstatistikk som baserer seg på gods- og lastemengder som rapporteres inn gjennom Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway (SSN). Dette utviklingsarbeidet vil gi en positiv gevinst i form av økt datakvalitet og redusert omfang av rapporteringen for skipsfartsnæringen. Målsettingen er at ny anløpsstatistikk basert på SSN kan publiseres fra første kvartal 2017.

For losordningen vil hovedprioriteringene i 2017 være kostnadseffektivisering, forskriftsarbeid under ny loslov og å føre tilsyn med farledsbevisordningen og etterlevelsen av losplikt. Konkurransetsetting av tilbringertjenester for los ble gjennomført i 2016 og er ventet å gi en kostnadseffektivisering på 15 mill. kr i 2017. På sikt er konkurransetsettingen anslått å gi en årlig besparelse på 25 mill. kr. Avgiftsreduksjonen på 86 mill. kr fra 2016 videreføres. I tillegg reduseres avgiftene med 15 mill. kr i 2017 som følge av kostnadseffektivisering etter konkurransetsettingen av tilbringertjenesten.

Navigasjonsinfrastrukturen må ha høy kvalitet og levere stabil informasjon til brukerne. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet fortsetter i 2017. Vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretninger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen vil prioriteres på basis av bl.a. trafikk- og risikovurderinger. For å sikre en framtidig robust tjeneste, vil også funnene fra SOROS (Strategisk overordnet risiko og sårbarhetsanalyse) bli lagt til grunn ved prioritering av tiltak.

Det er igangsatt flere prosjekter sammen med norsk industri og forskningsmiljøer for å prøve ut enkelte e-navigasjonsløsninger. Arbeidet videreføres i 2017.

De fem sjøtrafikkssentralene fornyes og oppgraderes for å sikre nødvendig ytelse. I 2017 prioriteres fornying av teknisk utstyr. Arbeidet med å

utvide dekningsområdet til sjøtrafikkssentralene på Vestlandet vil også bli igangsatt. For å opprettholde kapasiteten til å overvåke skipstrafikken i norske havområder, tas det sikte på å sette nye AIS-satellitter i drift i løpet av 2017 i samarbeid med Norsk Romsenter. Kystverket vil starte etablering av AIS-basestasjoner på Svalbard med sikte på å styrke den maritime trafikkovervåkingen og gi sjøtrafikkssentralen i Vardø og andre etater et kontinuerlig oppdatert maritimt trafikkbilde.

Kystverket vil utrede tiltak for å styrke sikkerheten for fritidsfartøyer, herunder merke egne seilingsleder, legge til rette navigasjonsrelevant informasjon og styrke kunnskapsgrunnlaget knyttet til årsaksforhold ved fritidsbåtulykker. Det er også foreslått å styrke undersøkelseskapasiteten i Havarikommisjonen for transport, bl.a. knyttet til ulykker med fritidsbåter.

Innenfor havnesikring og terrorberedskap i havner videreføres arbeidet med å påse at norske havneanlegg er sikret i henhold til gjeldende havnesikringsregelverk, samt føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til regelverket. Kystverket vil opprettholde sin døgnkontinuerlige vaktordning for maritime sikringshendelser.

Gjennom planmedvirkning og planlegging av egne farledstiltak vil Kystverket bidra til en helhetlig regional- og nasjonal infrastruktur.

Sjøtransporten skal være en effektiv, trygg og miljøvennlig transportform. Kystverket har et ansvar for å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innen egen sektor og gjennom egen virksomhet, bl.a. ved forvaltning av havner og sjøtransport og ansvaret for sjøsikkerhet og beredskap. Klima- og miljøansvaret blir fulgt opp gjennom *Kystverkets klima- og miljøstrategi 2016–2018*.

En viktig forutsetning for å redusere utslippet av klimagasser i transportsektoren er tilgang på fornybare energibærere og mer klimavennlig drivstoff. Bedre tilgang til landstrøm og tankingsfasiliteter for LNG kan være viktige bidrag, og Kystverket vil øke sin kompetanse på dette området.

Kystverket vil sammen med andre myndigheter ta et faglig ansvar for å vurdere tiltak og egnede virkemidler for å stimulere til økt bruk av lavutslippsteknologi i nærskipfartsflåten. Etaten vil også bidra til økt kunnskap om utslipp fra sjøtransport bl.a. gjennom *Havbase* hvor utslipp kan beregnes ved å koble AIS-data med skipsspesifikk informasjon om utslippsprofil.

For å få en bærekraftig kystforvaltning skal hensynet til naturmangfold og vannkvalitet ivaretas. Sårbare områder må beskyttes mot påvirkning fra sjøtransport. Videre må sannsynligheten for uønskede hendelser reduseres. Det vil derfor bli tatt hensyn til risiko for tap av naturmangfold ved disponering av areal i farvannet og ved innføring av sjøsikkerhetstiltak.

Ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av maritim infrastruktur skal miljøhensyn ivaretas. Kystverket vil fortsette samarbeidet med kommuner og statlige myndigheter ved opprydding av forurensede sedimenter i forbindelse med egne havne- og farledstiltak. Kystverket bidrar til vurdering av miljøpåvirkning fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen og følger opp påvirkningen fra egne tiltak på vannkvaliteten.

Bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning vil benyttes til å gjennomføre tiltak som er anbefalt i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyser. I 2017 prioriteres forskning og utvikling innen håndtering av akutt forurensning og utstyr i islagte farvann. Kystverket vil bygge opp kapasitet til å simulere forurensning i islagte farvann ved nasjonalt senter for testing av oljevern-utstyr.

Kystverket er i dialog med virksomheten som er ansvarlig for oljeomlastingsaktiviteten i Sør-Vanger og Interkommunalt Utvalg mot Akutt forurensning (IAU) Øst-Finnmark om mulighet for å inngå en samarbeidsavtale om bistand ved oljeutslipp. En eventuell avtale vil bli inngått i 2017.

Slepeberedskapen vil i 2017 videreføres med to fartøyer i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett utenfor kysten av Sørlandet.

Samarbeidet mellom Kystverket og Norsk Oljevernforening For Operatørselskap om oppfølging av teknologiutviklingsprogrammet Oljevern 2015 vil videreføres i 2017. Kystverket deltar bl.a. ved å stille nasjonalt senter for testing av oljevern-utstyr til disposisjon.

Kystverket vil følge opp beredskapsanalysen for verstefallshendelser gjennom å klarlegge tilgang på statlige forsterkningsressurser gjennom dialog med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Forsvaret.

Det ble i 2016 gjennomført en større øvelse for arktisk oljevern på Svalbard. Erfaringer fra øvelsen legges til grunn for oppfølgingsarbeidet i 2017.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 1 711,4 mill. kr. I bevilgningen inngår 51 mill. til premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Kystverkets oppgaver omfatter overordnet ledelse og strategisk planlegging, bl.a. transportplanlegging i forbindelse med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver, kommunikasjon og deltakelse i internasjonale organisasjoner. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og begrense skadeeffektene ved akutt forurensning.

En stor del av Kystverkets oppgaver er knyttet til investeringer og tjenesteproduksjon, som losordningen, sjøtrafikksentraler og utbygging og utbedring av farleder og fiskerihavner. Kystverkets forvaltningsoppgaver er nedfelt i bl.a. havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven. Dessuten ivaretas etatens ansvarsområder i ulike planprosesser etter annet lovverk.

Kystverket har også ansvaret for arbeidet med kystkultur. Det settes i tillegg av midler til Short Sea Promotion Centre, som skal bidra til å fremme sjøtransporten.

Navigasjonsinfrastruktur

Det foreslås 331,4 mill. kr til drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur, som vil bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Drift og vedlikehold av installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres. Av dette vil 17,4 mill. kr gå til drift og videreutvikling av BarentsWatch. Til drift av elektroniske meldings- og navigasjonstjenester foreslås 20,8 mill. kr.

Sjøtrafikksentraler

Det foreslås 103,8 mill. kr til drift av sjøtrafikksentralene. Driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge er avgiftsfinansiert, jf. omtalen under kap. 5577, post 74. Utgiftene til driften av sjøtrafikksentralen i Vardø dekkes i sin helhet over statsbudsjettet.

Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Det foreslås 180,1 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, havnesikkerhet og administrasjon.

I tillegg til planlegging av farledsprosjekter skal midlene gå til å øke Kystverkets kompetanse på godstransport og intermodale transportløsninger, slik at etaten styrkes som transportetat.

Losordningen

Losordningen omfatter lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen.

Det foreslås 724,4 mill. kr til drift av losordningen inkludert kjøp av tilbringertjenester. Losordningen er i hovedsak avgiftsfinansiert, men 86 mill. kr finansieres gjennom statlig bevilgninger. Avgiftene er redusert tilsvarende, jf. omtalen under kap. 5577, post 74.

Beredskap mot akutt forurensning

Det foreslås 310,6 mill. kr til drift og utvikling av beredskapen mot akutt forurensning. Dette omfatter bl.a. utgifter til flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, samt gjennomføring av kurs og øvelser for å sikre raske og effektive aksjoner mot akutt forurensning. Videre vil bevilgningen bli benyttet til slepebåtberedskap, oppfølging av samarbeids- og beredskapsavtaler med private aktører, forskning, teknologiutvikling og oppfølging av internasjonale forpliktelser og samarbeid.

Kystkultur

Mange av etatens kulturminner er helt eller delvis fortsatt i bruk, enten av Kystverket selv eller leietakere. Kystverket skal arbeide for å forbedre forvaltning og alternativ bruk av fyrstasjonene. Arbeidet med forvaltningsplaner for og formidlings tiltak på fyrstasjoner skal videreføres i samarbeid med Kystverkmusea.

Kystverkmusea er organisert som et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes Fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre Museum, Museum Nord og Musene for kystkultur og gjenreising i Finnmark. Kystverkmusea skal dokumentere og formidle etatens historie. Det foreslås 10,1 mill. kr til kystkultur i 2017.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 52,9 mill. kr. Bevilgningen løper dekker utgifter til tiltak for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning. 40 mill. kr av bevilgningen foreslås benyttet til videre arbeider med miljøtiltak for U-864 utenfor Fedje.

I tilfeller av akutt forurensning kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i gang, eller garantier til kommuner som starter aksjoner med vesentlige driftsutgifter, og som selv ikke er i stand til å dekke utgiftene før erstatningsbeløpet er innbetalt. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre inntil 70 mill. kr pr. aksjon utover bevilgningen, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Det foreslås bevilget 408,8 mill. kr på posten i 2017. I bevilgningen inngår 3 mill. kr i premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I.

Bevilgningen omfatter investeringer i navigasjonsinfrastruktur, fiskerihavner og farleder.

Navigasjonsinfrastruktur

Det foreslås 53,1 mill. kr til å fornye eller sette opp nye navigasjonsinnretninger. Fornying av innretninger er en del av arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet og er basert på en nytte-/kostnadsvurdering av vedlikehold sammenliknet med fornying. Nye innretninger etableres basert på bl.a. trafikk- og risikovurderinger, særlig i farleder for hurtigbåter og ro-ro passasjerferger.

Fiskerihavner

Kystverket foretar utdyping av innseiling til fiskerihavner og bygging/vedlikehold av moloer i disse havnene. Etaten skal søke å avhende ikke-næringsaktive fiskerihavner.

For 2017 foreslås 110,6 mill. kr til å gjennomføre fiskerihavneprosjekter. Av dette foreslås 20,6 mill. kr til større vedlikehold.

90 mill. kr går til å gjennomføre tiltak i følgende fiskerihavner:

- Mehamn fiskerihavn, Gamvik kommune, Finnmark – oppstart i 2017
- Båtsfjord fiskerihavn, Båtsfjord kommune, Finnmark – videreføres i 2017.

Farleder

Det foreslås 242,1 mill. kr for å gjennomføre farledsutbedringer. Tiltakene skal bidra til at farleder får dybde, bredde, og navigasjonsinfrastruktur som gir god sikkerhet og framkommelighet. Det gjennomføres følgende farledsutbedringer i 2017:

- Innseiling Tromsø, Tromsø kommune, Troms –ferdigstilles i 2017

- Innseiling Oslo, Oslo kommune, Oslo – ferdigstilles i 2017
- Innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble kommune, Telemark – videreføres i 2017
- Grøtøyleden, Steigen kommune, Nordland – videreføres i 2017
- Innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – videreføres i 2017.

Post 34 Kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 88,5 mill. kr til tiltak innenfor kystforvaltningen i de tre nordligste fylkene for å kompensere for økt arbeidsgiveravgift fra 1. juli 2014. Tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnader for næringsvirksomhet som bruker skip.

Hele bevilgningen på posten vil nyttes til å bedre innseilingsforholdene til kvartsittbruddet innerst i Leirpollen i Tana kommune. Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdyping ned til -9 meter. Kostnadsrammen på prosjektet er totalt på 124 mill. kr, og prosjektet ferdigstilles i 2017.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 217 mill. kr i 2017

Bevilgningen omfatter anskaffelser av produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentraler, transportplanlegging, kystforvaltning, administrasjon, Kystverkets rederi, losordningen og beredskap mot akutt forurensning.

Til tyngre anleggsmidler for vedlikehold og utbedring av navigasjonsinfrastruktur, samt til fornying av AIS og DGPS, (Differensiell GPS, for nøyaktig posisjonering) foreslås 36,4 mill. kr.

Det foreslås 30,2 mill. kr til investering i teknisk utstyr til BarentsWatch.

Til fornying av det tekniske utstyret i sjøtrafikksentralene foreslås 29,5 mill. kr. Om lag 2 mill. kr er avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74. Den tekniske fornyingen av sjøtrafikksentralene bidrar til økt sjøsikkerhet gjennom å bedre driftssikkerheten og overvåkingsevnen til sentralene. Videre vil det bli lettere for sjøtrafikksentralene å identifisere fartøyer eller situasjoner som innebærer potensielt høy risiko for uhell og ulykker. Fornyingen vil også bidra til å redusere det framtidige vedlikeholdsbehovet og således gjøre driften av sjøtrafikksentralene mer kostnadseffektiv.

Det foreslås 15,3 mill. kr innenfor losordningen. Midlene skal benyttes til investeringer i IKT-verktøy.

Det foreslås 83,9 mill. kr til byggingen av et fjerde multifunksjonsfartøy til Kystverket i 2017. Byggingen går over to år, og fartøyet vil med dette være fullfinansiert. Det nye fartøyet vil ytterligere bedre effektiviteten i vedlikeholdsarbeidet og forbedre kapasiteten ved framtidige oljevernaksjoner. I anbuds konkurransen som gjennomføres i 2016 er det bl.a. lagt vekt på motorløsninger som gir mindre drivstofforbruk.

Innen området beredskap mot akutt forurensning foreslås 17,6 mill. kr til å følge opp den ordinære utskiftingsplanen for oljevernmateriell og oppfølging av miljø- og beredskapsanalysen.

Det foreslås 4,1 mill. kr til investeringer på området transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon. Midlene vil bli benyttet til teknisk utstyr og infrastruktur.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Bevilgningen går til å delfinansiere kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad. Hensikten med posten er å stimulere til lokal og regional næringsutvikling. Det kan gis inntil 50 pst. samlet statlig tilskudd. Tilskuddsordningen administreres av Kystverket.

Det foreslås bevilget 60,5 mill. kr i 2017.

Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Tilskuddsordningen ble opprettet i 2015. Flere kommuner er eiere av havner med gods- og persontrafikk. Ordningen skal stimulere havnene til bedre utnyttelse av infrastruktur som igjen kan gi lavere enhetskostnader for godstransport til sjøs. Det gis tilskudd bl.a. til tiltak som legger til rette for fellesfunksjoner og havnesammenslåing. Støtten må gis innenfor rammen av EUs statsstøtte- og konkurranseregulering. Midlene vil lyses ut på vanlig måte og prosjektene vil velges ut basert på fastsatte kriterier. Tilskuddsordningen administreres av Kystverket.

Det foreslås bevilget 10,3 mill. kr til ordningen i 2017.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø

Det foreslås å etablere en midlertidig forsøksordning i tre år med tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø. Tilbydere av sjøtransporttjenester som innretter tjenesten slik at den blir konkurranse-

dyktig mot vegtransport kan motta støtte i maksimalt tre år til forbindelser mellom EØS-havner. Aktuelle støttemottakere må utvikle nye transportkonsept som gjør sjøtransport mer attraktivt enn vegtransport på visse strekninger. Dette kan innebære å opprette nye ruter, eller å oppgradere tilbudet på en eksisterende rute. Det er opp til markedsaktørene å definere konsept, strekninger og ruter. Det er en forutsetning at valg av ruter er basert på en markedsvurdering av framtidig godstransport, slik at ruten er lønnsom også etter støtteperioden.

Tilskuddsordningen innrettes som en midlertidig støtte til reder, eventuelt i samarbeid med an-

dre aktører. Ordningen er utformet slik at den kan bidra til overføring av eksisterende godstransport fra vei til sjø, samt bidra til at veksten i godstransport i størst mulig grad tas på sjø. Støtten kan dekke opp til 30 pst. av driftskostnadene eller opp til 10 pst. av investeringskostnadene.

Notifikasjon av ordningen er sendt ESA, og endelig godkjenning forventes å foreligge innen utgangen av 2016. Tilskuddsordningen skal forvaltes av Kystverket.

Det foreslås bevilget 30 mill. kr til ordningen i 2017. Videre foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
02	Andre inntekter	10 081	11 378	11 700
	Sum kap. 4360	10 081	11 378	11 700

Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens beredskap

mot akutt forurensning. Det budsjetteres med 11,7 mill. kr på posten i 2017.

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

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	43 023	61 708	47 400
	Sum kap. 1361	43 023	61 708	47 400

Til driften av Samfunnet Jan Mayen og utgifter i forbindelse med avviklingen av navigasjonssystemet Loran-C foreslås bevilget 47,4 mill. kr i 2017.

Det norske Loran-C systemet med stasjonene Bø, Berlevåg, Værlandet og Jan Mayen ble lagt ned fra 1. januar 2016, men norsk tilstedeværelse på Jan Mayen opprettholdes.

Samferdselsdepartementet koordinerer driften av og har budsjettansvaret for Samfunnet Jan

Mayen, men den daglige driften utføres av Forsvaret. Samfunnet Jan Mayen omfatter all felles infrastruktur på øya og personellet som driver denne. Samfunnet yter i dag tjenester til Meteorologisk institutt, bakkestasjonene for EGNOS og Galileo, Telenors Maritim Radio og seismiske stasjoner. Samferdselsdepartementet har avtaler med de institusjonene som har ansvaret for disse tjenestene. Avtalene omfatter bl.a. inndekning av felleskostnader.

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen på posten dekker kostnadene til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen. Det foreslås å bevilge 47,4 mill. kr på posten i 2017. Av dette er 5,5 mill. kr knyttet til utbedring av infrastruktur på Jan Mayen som bl.a. omfatter utbedring av det elektriske anlegget og anskaffelse av

brannvogn for å sikre forsvarlig drift av flyplassen på øya.

Om lag 2 mill. kr av bevilgningen er knyttet til avviklingen av Loran-C systemet. Det vil påløpe utgifter til nedbygging av stasjonene, bl.a. til å rive/avhende bygninger og master, samt lønnskostnader.

Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
07	Refusjoner og andre inntekter	7 117	5 490	5 700
	Sum kap. 4361	7 117	5 490	5 700

Post 07 Refusjoner og andre inntekter

Posten omfatter refusjoner for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. De som betaler er Meteorologisk Institutt, Kongsberg Satellite Services AS (KSAT), Telenor Maritim Ra-

dio og andre som kjøper tjenester på Jan Mayen. Også inntekter fra kioskdirften på Jan Mayen føres på denne posten. Det budsjetteres med 5,7 mill. kr på posten i 2017.

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

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner**Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner**

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
1370	Posttjenester	418 000	403 000	272 200	-32,5
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	354 101	383 776	383 800	0,0
	Sum kategori 22.10	772 101	786 776	656 000	-16,6

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 16/17
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	183 065	177 876	600	-99,7
5618	Aksjer i Posten Norge AS	300 000	320 000	120 000	-62,5
	Sum kategori 22.10	483 065	497 876	120 600	-75,8

Regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på post- og ekomområdet omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, eierstyring av Posten Norge AS, kjøp av post- og banktjenester, tilskudd til telesikkerhet og beredskap og til bredbåndsbygging.

Samlet foreslås det å bevilge 656,0 mill. kr til post og telekommunikasjoner.

Til kjøp av post- og banktjenester foreslås 272,2 mill. kr, mens det til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet foreslås bevilget i alt 383,8 mill. kr. Til driften av etaten foreslås 209,9 mill. kr og til de to ordningene tilskudd til telesikkerhet og beredskap og tilskudd til bredbåndsutbygging henholdsvis 80,2 og 93,7 mill. kr.

Det er foreslått å budsjettere med et utbytte fra Posten Norge AS på 120 mill. kr.

Inntektene budsjetteres fra 2017 som gebyrer på kap. 4380, post 01 og som sektoravgifter på kap. 5577, post 75. Det er budsjettert med i alt 196,8 mill. kr i inntekter.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende og trygge posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, avtaler og pålegg om leveringspliktige post- og ekomtjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i markedene for post og elektronisk kommunikasjon. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. å kontrollere kvaliteten på tjenestene, sikkerheten i nett og tjenester og å legge til

rette for gode og framtidsrettede tjenester gjennom regulering av post- og ekomtilbyderne.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen for å sikre bosetting og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet på postområdet er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris og med høy kvalitet. Målet følges i hovedsak opp gjennom regulering av sektoren, krav i konsesjonen til Posten Norge AS og statlig kjøp av ulønnsomme leveringspliktige post- og banktjenester.

Den nye postloven trådte i kraft 1. januar 2016, jf. Prop. 109 L (2014–2015) *Lov om posttjenester (postloven)* og Innst. 314 L (2014–2015). Å sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet gjennom leveringsplikt for grunnleggende posttjenester er en del av den nye postreguleringen. Postloven åpner for konkurranse i hele postsektoren. Det er innført et krav om postomdeling fem dager i uken, mot tidligere seks dager i uken. I områder av landet som ikke har alternative leveringsmuligheter, skal det fortsatt omdeles aviser seks dager i uken. Posten Norge AS vil gjøre dette fram til november 2016. Fra første lørdag i november 2016 skal aviser i abonnement på steder uten ordinært avisbudnett distribueres av Kvikkas AS, i samarbeid med Norpost.

Etter at Stortinget har behandlet Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring* vil Posten Norges konsesjonsforpliktelser erstattes av en avtale mellom staten og selskapet om å utføre leveringspliktige posttjenester. I meldingen foreslår regjeringen bl.a. endringer i servicenivået for de leveringspliktige posttjenestene.

Flere aktører har etablert seg i markedssegmentet som tidligere var underlagt Posten Norges enerettsområde. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fører tilsyn med markedet, og nytt lovverk øker behovet for tilsyn og kontroll.

Eierskapet til Posten har tradisjonelt vært ansett som et viktig virkemiddel for staten for å oppnå sektorpolitiske mål. Posten driver i dag sin virksomhet i et fullt konkurranseutsatt marked. Regjeringen mener derfor at staten bør avstå fra å legge føringer på virksomheten gjennom eierskapet som potensielt er konkurransevridende. Posten skal drive sin virksomhet på forretningsmessig grunnlag og må søke effektive løsninger. Regjeringen mener at den nye postloven vil bidra til å legge til rette for utviklingen av gode posttjenester i et konkurranseutsatt marked.

Posten er et nordisk post- og logistikkonsern som utvikler og leverer helhetlige løsninger innenfor post, kommunikasjon og logistikk. Mar-

kedene for konsernets tjenester er i kraftig utvikling, drevet av globalisering og teknologiske endringer som skaper endret kundeatferd og økt konkurranse. Posten har som følge av fallende brevolum gjennomført betydelige omstillinger innenfor postvirksomheten. Samtidig har konsernet vokst kraftig innenfor logistikkvirksomheten, hovedsakelig gjennom oppkjøp. Logistikkvirksomheten består av pakker, stykk- og partigods, termotransport og ekspress- og lagerservice.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er fortsatt i rask utvikling og sterkt preget av teknologiske og markedsmessige endringer. Sikre og robuste elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet er nødvendige og forventes i dagens samfunn. I deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og for å fremme sikre, gode, rimelige og framtidsrettede tjenester.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet følger opp konkurransereguleringen i sektoren gjennom analyser og vedtak i de relevante markedene og med en effektiv og hensiktsmessig forvaltning av frekvensressursene. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester over hele landet. Utfordringen er bl.a. knyttet til at kostnadene for å bygge ut et tilbud til områder med få brukere og lav inntjening er svært mye høyere pr. bruker enn utbyggingskostnadene i områder med flere brukere.

Ordnningen med tilskudd til bredbåndsutbygging videreføres. Departementet har sendt på høring utkast til lov om tilrettelegging for utbygging av høyhastighetsnett for elektronisk kommunikasjon (bredbåndsutbyggingsloven).

Samfunnet blir stadig mer avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer. Endringer i teknologi og bruksmønstre har skapt et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester. Bortfall av ekomtjenester bl.a. som følge av ekstremvær og teknisk eller menneskelig svikt, kan derfor få store negative konsekvenser for samfunnet. Ordnningen med tilskudd til telesikkerhet og -beredskap videreføres.

Utviklingen i teknologi og tjenester i ekomsektoren skaper utfordringer for personvern, integritet og konfidensialitet. Disse må håndteres på en tilfredsstillende måte for brukerne, bl.a. i forbindelse med forvaltningen av fritak fra tilbydernes taushetsplikt. Elektronisk kommunikasjon sendes i transitt (rutes) og lagres i økende grad på tvers av landegrenser og de ulike landenes jurisdiksjonsområder. For å gi brukerne mulighet til å foreta mer informerte valg knyttet til personvern,

setter lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) med forskrifter krav til at tilbyderne skal opplyse brukerne dersom intern norsk kommunikasjon sendes via utlandet.

Resultatrapport 2015

Det ble bevilget 418 mill. kr i 2015 til statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester fra Posten Norge AS (Posten), dvs. tjenester Posten ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn.

Posten er et nordisk konsern. Logistikk er i dag konsernets største segment. Det sto for 62 pst. av omsetningen i 2015, mens postsegmentet sto for resten av omsetningen.

Markedene for konsernets tjenester er i stor grad internasjonale og preget av sterk konkurranse samt kraftige strukturelle og teknologiske endringer. Postens ambisjon er å videreutvikle posisjonen som markedsleder i Norge, samt utvikle lønnsomme posisjoner i Norden innen utvalgte tjenesteområder.

Konsernet har over flere år realisert betydelige kostnadseffekter fra effektiviseringsprogrammer innenfor både post- og logistikksegmentet. Det er vanskelig å kompensere fullt ut for fallende brevvolumer.

Lavere aktivitet i oljeindustrien påvirket logistikkvirksomheten i Norge betydelig, både direkte innenfor forretningsområdet Offshore & Energy og med ringvirkninger til andre forretningsområder. Brevvolumene falt i 2015 med 6,4 pst., og nedgangen tiltok mot slutten av året og inn i 2016. Arbeidet med ny samlokalisert terminalstruktur for post, pakker og gods og investeringer i nye terminaler er godt i gang og vil bl.a. bidra til å effektivisere driften og styrke konkurransekraften.

I tråd med de eierpolitiske rammene for selskapets virksomhet, jf. Meld. St. 18 (2011–2012) *Virksomheten til Posten Norge AS*, er omleggingen fra postkontorer til Post i Butikk (PiB) nå i all ho-

vedsak slutført. Postens ekspedisjonsnett besto ved utgangen av 2015 av 38 postkontorer, 1 362 PiB og i underkant av 1 500 landpostruter. Erfaringene viser at det enkelte steder har vært vanskelig å finne noen til å drive fullskala ekspedisjonssteder. Men samlet sett har omstillingen vært i samsvar med Postens planer.

I konsesjonen for Posten Norge AS er det stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være framme dagen etter innlevering, og 97 pst. etter tre dager. I 2015 kom 85,4 pst. av slik brevpost fram over natten, mens 99,5 pst. var kommet fram etter tre dager.

For det norske ekomarkedet var totalomsetningen om lag 34,3 mrd. kr i 2015, en økning på om lag 800 mill. kr fra 2014.

Brukerne kjøper nå pakker der data prises og andre tjenester som mobiltelefoni og meldingstjenester (SMS, MMS) stort sett inngår. Dedikerte dataabonnementer gjelder i dag stort sett maskin-til-maskin-kommunikasjon (hytteovner, alarm-systemer og lignende). Det ventes at antall mobilabonnementer totalt vil gå ned ettersom tilbyderne leverer bedre samleløsninger til brukerne, en trend som startet i 2015 med en nedgang på over 20 000 abonnement.

I 2015 var om lag 84 pst. av den totale taletrafikken i norske nett fra mobiltelefon, mot 81 pst. i 2014. Mobilnettene brukes også i svært stor grad til oppkobling mot internett, og trafikkøkningen er svært stor. Den totale datatrafikken i mobilnett økte med 62 pst. fra 2014 til 2015, dvs. fra 64 til 103 millioner gigabyte.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS og LTE. Kringkasterne i Norge er i full gang med overgangen fra analog (FM) til digital radio (DAB/DAB+). Dekningsgraden for de ulike nettene går fram av tabell 5.42.

Tabell 5.42 Dekningsgrad etter type nett pr. september 2016

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil 2G (GSM)	99,8	86,2
3G (UMTS)	99,6	82,3
4G (LTE)	99,6	91,3
Bredbånd over 4 Mbit/s / 30 Mbit/s / 100 Mbit/s	99,9 / 82,0 / 78,0	

Dekningen for 4G inkluderer 450 MHz-båndet. Flatedekningen uten bidraget fra 450-båndet er på 87,2.

Tallene for flatedekning og befolkningsdekning for 2G og 3G er hentet fra teoretiske beregninger foretatt av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Tallene for befolkningsdekning for 4G og bredbåndsdekning er hentet fra rapporten Bredbåndsdekning 2016, laget av Nexia. Opplevd dekning vil kunne være noe lavere og varierer også sterkt med hvilket brukerstyr en har.

For mer informasjon om bredbåndsdekning i Norge, se rapporten Bredbåndsdekning 2016, på regjeringen.no

Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltjenester har bidratt til en utbygging som langt overgår utbyggingskravene som ble fastsatt ved nettetablering og i forbindelse med tildeling av enkelte frekvensressurser

I dag har Telenor ASA, Telia Norge AS og ICE Norge AS tillatelser til å bygge ut mobilnett, og det tilbys avanserte mobile bredbåndstjenester basert på disse selskapenes nett. Disse oppgraderes stadig for å tilby nye tjenester, høyere dataoverføringshastigheter og bedre dekning.

En forsert utbygging av høyhastighets mobilt bredbånd basert på LTE-teknologi har gitt et slikt tilbud til store deler av landet i løpet av svært kort tid. Telia kjøpte eksempelvis den såkalte dekningsblokken i 800 MHz-båndet i en stor spektrumsauksjon i desember 2013 og forpliktet seg til å tilby mobilt bredbånd til 98 pst. av befolkningen senest innen utgangen av 2018. I juni 2016 informerte Telia om at kravet er innfridd.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet startet i 2014 arbeidet med å lage harmoniserte retningslinjer for hvordan mobiloperatørene oppgir og informerer om sin dekning til forbrukerne. En samarbeidsavtale om harmonisering av dekningskart for mobile tjenester ble signert av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og mobiloperatørene i juni 2016.

I dag har nesten alle et bredbåndstilbud der de bor. Utbyggingen av bredbånd med høy kapasitet pågår for fullt, men det er fortsatt store geografiske forskjeller i tilbudet av bredbånd med de høyeste kapasitetene. Videre er kapasitetsbehovet hos bredbåndsbrukere stadig økende. Samtidig har de fleste husholdninger og virksomheter tilbud om bredbånd med langt høyere kapasitet enn de faktisk abonnerer på. Gjennomsnittlig hastighet for private bredbåndsabonnement var ved utgangen av 2015 om lag 35 Mbit/s (nedlastning) mens det var om lag 20 Mbit/s for bedrifter.

Ved utgangen av 2015 var det i overkant av 2 mill. faste bredbåndsabonnementer for bedrifter og i privatmarkedet, en økning på om lag 60 000 fra 2014. Privatmarkedet står for 93 pst. av abonnementene. Ved utgangen av 2015 fordelte abonnementene i privatmarkedet seg med om lag 31 pst. på telefonlinjer (kobbernetet), om lag 33 pst. på kabel-TV-tilknytninger og om lag 33 pst. på fibertilknytninger. I tillegg benyttet om lag 2 pst. andre teknologier (i hovedsak såkalt fast radioforbindelse).

Utbyggingen av et bakkebasert digitalradionett med DAB/DAB+ teknologien har pågått over flere år. I rapport av 17. februar 2015 sammenfattet Nasjonal kommunikasjonsmyndighet dekningsberegninger og målinger. Hovedkonklusjonene var at Stortingets dekningskrav knyttet til slukkevilkår for FM-nettet var oppfylt innen 1. januar 2015. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har så langt tildelt tre landsdekkende frekvensblokker for digital radio; Regionblokka (NRK), Riksblokk 1 og Riksblokk 2. Videre har etaten i 2016 tildelt en rekke tillatelser i Lokalradioblokka for digital lydkringkasting i om lag 30 lokalregioner.

Regjeringen besluttet i 2015 at 700 MHz-båndet (694–790 MHz) i framtida skal bli tildelt til mobile tjenester. Det er videre igangsatt aktiviteter for å vurdere grunnlag for tildeling av frekvensområdet 470–694 MHz til digital bakkenettvirksomhet for fjernsyn for en ny periode.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med sikkerhet og beredskap i de norske ekomnettene gjennom tilsyn, systematisk kartlegging av infrastruktur, risiko- og sårbarhetsanalyser, hendelsesrapportering og øvelser. Formålet er at myndighetene skal være oppdatert på sikkerhetstilstanden i nettene, gjennomføre nødvendige

tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

I 2015 har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeidet videre med tiltak som følge av ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall, menneskelige feil mv. De prioriterte tiltakene i 2014 rettet mot mobilnett og -tjenester var bl.a. å innføre krav om minimum reservestromkapasitet i mobilnettene, følge opp forskrift om prioritet i mobilnett, styrke beredskapslager, sikre samhandling og informasjonsutveksling mellom sikkerhetsmyndighetene og ekomtilbydere, og følge opp krav om konfidensialitetsbeskyttelse i GSM-nettene. Disse tiltakene har blitt fulgt opp i 2015.

De konkrete påleggene fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet knyttet til GSM-sikkerhet i 2013 har styrket sikkerheten i disse nettene betydelig. Norske nett rangeres nå på topp globalt når det gjelder sikkerhet. I 2015 ble det generelle arbeidet med å styrke hendelseshåndteringen i sektoren prioritert. For Nasjonal kommunikasjonsmyndighets daglige håndtering av sikkerhetssituasjonen i ekom-Norge var opprettelsen i 2015 av responsmiljøet Nkom CSIRT (Computer Security Incident Response Team) viktig. CSIRT skal ha et grunnleggende operativt aktivitetsnivå i forbindelse med koordinering og håndtering av cyberhendelser. Miljøet ble tilgjengelig for bransjen fra sommeren 2016.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har styrket tilsynsvirksomheten. Det ble i 2015 ført både stedlig og dokumentbasert tilsyn med ekomtilbydere. Flere av tilsynene har avdekt avvik som selskapene ble pålagt å rette. Stedlige tilsyn så særlig på adgangskontroll, personkontroll, fysisk sikring og kraftforsyning. De dokumentbaserte tilsynene har skjedd i etterkant av hendelser og utfall i ekomnett og -tjenester. I juni 2015 ble elleve tilbydere bedt om å dokumentere egne rutiner for å informere abonnentene om ruting av nasjonal elektronisk kommunikasjon utenlands.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen ga Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også i 2015 tilskudd til innkjøp av reservemateriell til tilbydernes beredskapslagre.

Tilskuddsmidler ble også benyttet til program for forsterket ekom. I samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og fylkesmennene ble det i 2014 utpekt ett område i hver av landets kommuner som er særlig viktig for lokal krisehåndtering. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet driver, i samarbeid med ekomtilbydere og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, programmet *Forsterket ekom* for basestasjoner som betjener de utvalgte områdene. Basesta-

sjonene vil bli forsterket både med utvidet reservestromkapasitet (tre døgn) og alternative transmisjonsløsninger for å sikre vedvarende tilgjengelighet til mobile ekomtjenester ved langvarig strømutfall. De mest sårbare kommunene prioriteres for utbygging. Pr. april 2016 var forsterket ekom på det nærmeste ferdig i sju pilotkommuner fordelt på fire fylker, og det er under planlegging og etablering i ytterligere 15 kommuner fordelt på sju fylker. Videre etableres det en ny fiberkabel mellom Bodø og Røst.

Tilskuddsordningen til utbygging av bredbånd ble videreført i 2015. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet tildelte midlene etter at fylkeskommunene hadde vurdert og rangert søknader fra sitt eget fylke. I 2015 fikk 32 prosjekter fra 15 fylker tilskudd på til sammen 110 mill. kr.

Mål og prioriteringer

Den nye postloven som trådte i kraft 1. januar 2016 har som mål å legge til rette for at brukere over hele landet skal få tilgang til gode og framtidsrettede posttjenester og et likeverdig tilbud av leveringspliktige tjenester til overkommelig pris, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser, jf. Prop. 109 L (2014–2015) og Innst. 314 L (2014–2015). Postens enerett på formidling av brevpost under 50 gram falt bort da den nye loven trådte i kraft. Staten vil fortsatt sikre tilgang til grunnleggende posttjenester i hele landet gjennom leveringsplikten. For å sikre at alle får levert aviser på lørdager, har staten inngått en avtale med Kvikkas AS som skal utføre distribusjon av aviser i abonnement på lørdager på steder uten et ordinært avisbudnett. Etter at Stortinget har behandlet Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring* vil staten inngå en avtale med Posten Norge AS om å utføre øvrige leveringspliktige posttjenester. Avtalen vil erstatte dagens konsesjon og følge opp Stortingets behandling av meldingen.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal fortsatt føre tilsyn med postsektoren og følge opp at Posten etterlever kravene til leveringspliktige posttjenester. Det nye postregelverket har ført til at det er behov for økte ressurser i Nasjonal kommunikasjonsmyndighet til regulatoriske avklaringer, tilsyn og kontroll, og det opprettes tre nye stillinger i etaten til dette.

Det er en løpende oppgave for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Etaten skal i 2017 fortsatt følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene. Nasjonal

kommunikasjonsmyndighet analyserer i dag seks forhåndsdefinerte markeder og avgjør hvilke tilbydere som har sterk markedsstilling, og pålegger deretter virkemidler for å hindre at den sterke markedsstillingen misbrukes. Arbeidet er en kontinuerlig prosess. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet deltar i EUs arbeid med å harmonisere reguleringen i Europa. I 2016 la kommisjonen fram forslag til et revidert ekomregelverk som norske myndigheter vil søke å påvirke i tråd med norske interesser.

Regjeringen vil videreføre en markedsbasert, teknologinøytral bredbåndpolitikk og arbeide for mest mulig kostnadseffektive føringsveger slik at det blir lønnsomt å bygge ut bredbånd. Det skal legges til rette for bærekraftig konkurranse i bredbåndsmarkedene. Regjeringen vil arbeide videre med å legge til rette for å implementere EUs direktiv om kostnadsreducerende tiltak for utbygging av høyhastighetsnett i norsk rett.

Departementet vil i 2017 fortsatt prioritere tiltak som bidrar til størst mulig grad av markedsbasert utbygging av bredbånd med tilstrekkelig god kapasitet. I områder uten et grunnleggende godt bredbåndstilbud vil staten fortsatt bidra med tilskudd til utbygging av bredbånd.

Datasentre er en ny næring som er i sterk vekst på verdensbasis. Behovet for datalagring og prosessering øker raskt i omfang og utbredelse. Norge har et godt utgangspunkt for å etablere datasentre fordi vi har et effektivt kraftmarked, god forsyningssikkerhet, kjølig klima og politisk stabilitet. God fiberinfrastruktur mot utlandet er også viktig for datasentre. Departementet vil i 2017 vurdere hvordan det kan legges til rette for samfunnsøkonomisk lønnsom etablering av fiberkabler til utlandet for å styrke grunnlaget for datasentre og annen databasert næringsvirksomhet i Norge. Som underlag for arbeidet har departementet bedt om en rapport fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet om markedet for mørk fiber. Denne skal leveres mot slutten av 2016.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal i sitt arbeid med frekvensforvaltningen, bl.a. ved tildeeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, legge vekt på en teknologinøytral og fleksibel forvaltning for å imøtekomme markedsaktørenes behov for ressurser, og gjennom det legge til rette for å utvikle nye, framtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Særlig viktig blir planlegging og tilrettelegging av nye frekvensressurser til mobil bredbåndskommunikasjon, herunder 700 MHz-båndet og andre frekvensbånd som planlegges harmonisert internasjonalt til dette formålet. I til-

legg vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet prioritere tilsynet med at dekningskravene for bruk av 800 MHz-båndet etterleves.

Videre skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet føre tilsyn med frekvensbruk, samt arbeide med å avdekke kilder som skaper problemer for elektronisk kommunikasjon. Forstyrrelser av elektronisk kommunikasjon vil i mange tilfeller være kritisk, og det er derfor viktig å være forberedt gjennom kompetansebygging og innkjøp av avansert utstyr.

Funnene fra sårbarhetsanalyse av mobilnettene og kost-/nyttvurdering av tiltak i sambandsinfrastrukturen har vært viktige for innrettingen av etatens tiltak de senere årene. Dette følges opp videre gjennom tiltak for å forebygge utfall og brudd i kommunikasjonen.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal føre tilsyn med og følge opp klassifisering og sikring av anlegg, sikkerhet/beredskap/varslingsrutiner hos tilbyderne, nettkonfidensialitet og integritet, utfallshendelser, samt personvern og datalagring.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal fortsette arbeidet med å tydeliggjøre og skjerpe kravene til robusthet i ekomnettene. Årlige nasjonale risiko- og sårbarhetsanalyser, med løpende oppdatering av nett- og tjenestetopologi, vil styrke evnen til tidlig identifisering og kost-/nytteanalyse av aktuelle tiltak.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet CSIRT ble etablert våren 2016 og skal være fullt operativ i juli 2017. Departementet prioriterer 7,5 mill. kr til CSIRT. Når alvorlige hendelser inntreffer, vil CSIRT ta rollen med å sammenfatte situasjonsbildet og bidra til riktig informasjonsflyt til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ledelse og fagmiljø, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, NorCert og andre relevante aktører. Ekomtilbyderne vil ved behov få bistand i hendelseshåndteringen enten fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet eller andre samarbeidspartnere.

Ekomtilbydernes evne til å samarbeide seg imellom og med myndighetene for å håndtere kritiske situasjoner bedres gjennom øvelser og etablering av rutiner. Erfaringer fra øvelsen Cyber 2015 vil bli benyttet til å styrke hendelseshåndteringen i tilfelle cyberangrep. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider med tiltak for å kunne gi ekomtilbydernes representanter i fylkesberedskapsrådene bedre støtte og styrke arbeidet med felles beredskapsutfordringer for sektoren. Etaten styrker egen evne til hendelseshåndtering gjennom bl.a. kompetanseoppbygging for håndtering av cyberhendelser.

Arbeidet med å ivareta konfidensialitet, integritet og kommunikasjonsvern i ekomnett er i større grad aktualisert de senere årene. For å lykkes i arbeidet med digitale sikkerhetsutfordringer er det nødvendig å ha et godt samarbeid mellom statlige aktører som EOS-tjenestene og ekomtilbyderne. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet legger til rette for møteplasser og prosesser mellom aktuelle sikkerhetstjenester og ekomtilbydere. Videre har Nasjonal kommunikasjonsmyndighet styrket arbeidet med regelverksveiledning for tilbyderne på sikkerhets- og beredskapsområdet. Arbeidet har hatt god effekt og prioriteres også i 2017. I tillegg vil Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vurdere nye krav til konfidensialitet- og integritetsbeskyttelse relatert til aktuelle sårbarheter i elektroniske kommunikasjonssystemer.

Det videre arbeidet med *Forsterket ekom* vurderes som særskilt viktig for å understøtte en bedre lokal og regional krisehåndteringsevne med mobile kommunikasjonsløsninger i krisesituasjoner, og vil bli prioritert. Utbyggingen vil fortsette i nye kommuner i 2017. Den langsiktige målsettingen med programmet er å etablere ett område i alle landets kommuner med forsterket ekom, slik at lokal kriseledelse og den øvrige befolkningen skal ha ett sted i nærområdet for å gi

og motta beskjeder, selv ved bortfall av strøm over lengre tid.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet får hele tilsynsansvaret etter foreslått nytt regelverk for satellittjordstasjoner på Svalbard og i Antarktis, og regjeringen prioriterer ressurser til dette.

For å sikre at internett forblir en åpen og demokratisk plattform som stimulerer til fortsatt økonomisk utvikling og innovasjon er det viktig at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fortsetter også i 2017 sitt arbeid i internasjonale fora der den videre utviklingen formes. Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å bidra til god internettforvaltning, samt for å ivareta internett-sikkerhet og -stabilitet, herunder sikring av domenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet deltar bl.a. i den internasjonale domenenavnsforvalteren ICANNs arbeid. Norge er som en av to nasjoner særlig utvalgt til å delta i den pågående prosessen med å etablere nye rutiner og mekanismer for ansvarliggjøring av ICANN. Videre deltar også Norge i OECDs og FNs arbeid med internettforvaltning. Det legges opp til å videreføre det aktive engasjementet Norge i dag har i slike internasjonale fora og arbeidsgrupper.

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
70	Kjøp av post- og banktjenester	418 000	403 000	272 200
	Sum kap. 1370	418 000	403 000	272 200

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Det foreslås å bevilge 272,2 mill. kr. Bevilgningen omfatter 95,2 mill. kr til distribusjon av aviser i

abonnement på lørdager på steder uten ordinært avisbudnett og 177 mill. kr til Posten Norge AS. Behovet for statlig kjøp fra Posten går fram av tabell 5.43.

Tabell 5.43 Beregning av behov for statlig kjøp fra Posten

	Mill. kr
3 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	135
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	13
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	148
Merkostnader grunnleggende banktjenester i landpostnettet	29
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	177
Sum statlig kjøp fra Posten	177

I et stadig mer konkurranseutsatt postmarked blir statlig kjøp av posttjenester brukt for å sikre posttjenester som leveringspliktig tilbyder, på nåværende tidspunkt Posten Norge AS, ikke ville levert basert på forretningsmessige hensyn.

Statlig kjøp vil i 2017 sikre at alle får post levert fem dager i uken, avisomdeling på lørdager, gratis

framsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landpostnettet.

Ordinær postomdeling på lørdager er avviklet etter at Stortinget vedtok ny postlov som trådte i kraft fra 1. januar 2016, og behovet for statlig kjøp til dette har falt bort.

Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
85	Utbytte	300 000	320 000	120 000
	Sum kap. 5618	300 000	320 000	120 000

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av kon-

sernoverskuddet etter skatt. I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra Posten på 120 mill. kr i 2017.

Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2015	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017
01	Driftsutgifter	169 596	168 576	194 900
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 312	10 700	15 000
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	67 988	78 000	80 200
71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	109 205	126 500	93 700
	Sum kap. 1380	354 101	383 776	383 800

Post 01 Driftsutgifter

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon og føre kontroll med at regelverket på området etterleves. Etaten bistår Samferdselsdepartementet med å utarbeide lov- og forskriftsutkast på post- og ekomområdet, treffer enkeltvedtak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens-, navn- og nummerressurser. Videre har etaten ansvar for markedskontroll av radio- og terminalutstyr og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekommarkedet. Etaten representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekområdet.

Det foreslås bevilget 194,9 mill. kr. Økningen på 26,4 mill. kr gjelder bl.a.:

- 13,0 mill. kr i premiebetaling til Statens pensjonskasse, jf. omtale i del I
- 3,0 mill. kr til tre nye stillinger for å utføre oppgaver etter ny postlov
- 3,5 mill. kr til Nkom CSIRT (Computer Security Response Team), et operativt miljø for håndtering av cyberhendelser i ekomsektoren
- 0,9 mill. kr til en stilling knyttet til nytt regelverk for jordsatellittstasjoner
- 0,9 mill. kr til å administrere ordningen med tilskuddet til bredbåndsutbygging.

Den nye postloven øker behovet for tilsyn og kontroll. Bl.a. krever den nye konkurransesituasjonen avklaringer, presiseringer og praktiske ordninger knyttet til adgang til postkasser, adresseregistre og oppretting av en ny brukerklagenemnd.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter til å administrere tilskuddet til bredbåndsutbygging har vært postert på kap. 1380, post 71. Slike utgifter skal ikke posteres på tilskuddsposter og inngår fra 2017 på kap. 1380, post 01.

Ved utgangen av 2015 hadde Nasjonal kommunikasjonsmyndighet 157 ansatte fordelt på 141 årverk.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 15,0 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke nødvendig videreutvikling av IT-baserte fagsystemer, innkjøp av utstyr til frekvenskontrollen og revisjon av kostnadsmodell LRIC-fastnett og -mobilnett. Økningen på 4,0 mill. kr gjelder investeringer knyttet til Nkom CSIRT.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Det foreslås bevilget 80,2 mill. kr i 2017 til å styrke robustheten og beredskapsevnen i ekomnettene.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og tjenester om tiltak utover hva som kan pålegges tilbyderne med hjemmel i ekomloven uten kompensasjon fra staten.

I henhold til avtalene skal tildelte midler benyttes til administrative og organisatoriske beredskapstiltak, lagring og vedlikehold av transportabelt beredskapsutstyr, samt til investeringer i ekinfrastruktur og beredskapsmateriell. Tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveger og bedre håndtering av bortfall av elektronisk kommunikasjon. I tillegg dekkes tilbyderens merkostnader til særskilte lov-pålagte oppgaver.

Mer ekstremvær, og ikke minst økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon, gjør at det er behov for å styrke beredskapsevnen og øke robustheten i ekomnettene. Midlene skal bl.a. brukes til å sikre viktige elementer i det nasjonale transportnettet for elektronisk kommunikasjon, forsterke basestasjoner for mobiltelefoni (reservestrømforsyning og transmisjon) utvalgt i samråd med berørte fylkesmenn og utplassere beredskapsmateriell og mobilt transmisjonsutstyr på beredskapslagre over hele landet.

En andel av bevilgningen vil benyttes til programmet *Forsterket ekom*. Programmet er statens viktigste bidrag til å styrke beredskapsevnen og øke robustheten i ekomnettene, herunder styring av lokal krisehåndteringsevne. I 2017 vil utbyggingen fortsette i nye kommuner.

Tilgang til mobildata og mobilsamtale er viktig i mange situasjoner og sammenhenger. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også vil kunne vurdere støtte til mobilutbygging på utfartssteder, vegstrekninger eller lignende der de kommersielle utbyggerne finner det for kostbart å bygge ut, men som likevel har stor betydning for næringsdrift, varsling av hendelser, turisme eller annen samfunnsmessig betydning.

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Det foreslås bevilget 93,7 mill. kr i 2017. Tilskuddet skal bidra til utbygging av bredbånd i geo-

grafiske områder der det ennå ikke er kommersielt grunnlag for investeringer.

Formålet med ordningen er å sikre alle husstander et tilbud om bredbånd med grunnleggende god kvalitet. I tillegg kan midlene brukes til å øke kapasiteten på bredbåndet i områder der markedet ikke leverer tilfredsstillende kapasitet.

Tilskuddsordningen administreres av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i samarbeid med fylkeskommunene.

Kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler til bredbåndsprosjekter. Førstnevnte må søke gjennom fylkeskommunene. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vil i samarbeid med fylkeskommunene vurdere søknadene og tildele midler til det enkelte prosjekt etter nærmere fastsatte kriterier.

Bevilgningen inngår ikke i Nasjonal kommunikasjonsmyndighets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2015	budsjett 2016	2017
01	Diverse gebyrer	174 365	177 876	600
51	Fra reguleringsfondet	8 700		
	Sum kap. 4380	183 065	177 876	600

Post 01 Diverse gebyrer

Det er foretatt en gjennomgang av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets gebyrer. I ny forskrift om sektoravgifter og gebyrer til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet som har vært på høring og som etter planen skal tre i kraft 1. januar 2017, foreslås det å omgjøre de fleste av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets gebyrer til sektoravgifter.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter på kap. 1380, postene 01 og 45 er fortsatt i hovedsak forutsatt dekt ved inntekter fra sektoravgifter og gebyrer. I selvfinansieringsordningen inngår ikke:

- 10,0 mill. kr i refusjon til drift av Radiostøykontrollen
- 13,0 til premiebetaling til Statens pensjonskasse
- 0,9 mill. kr. til å administrere tilskudd til bredbåndsutbygging.

I tillegg til å dekke Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter over kap. 1380, postene 01 og

45, skal inntektene fra sektoravgifter og gebyrer også dekke merverdiavgift som fra 2015 belastes sentralt på kap. 1633 Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Det er budsjettert med 0,6 mill. kr i gebyrinntekter og med 196,2 mill. kr i inntekter fra sektoravgifter, ført på kap. 5577, post 75. Sektoravgiftene er omtalt under programkategori 21.10 Administrasjon.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige inntekts- og utgiftsvariasjoner. Samferdselsdepartementet har i 2016 fullmakt til å overføre inntil 10 mill. kr til eller fra reguleringsfondet. Fullmakten foreslås videreført, men vil fra 2017 være knyttet til inntekter på kap. 4380, post 01 og kap. 5577, post 75, jf. forslag til romertallsvedtak.

Størrelsen på reguleringsfondet er nå på et slikt nivå at det ikke budsjetteres med å belaste fondet.

Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

I Prop. 95 S (2013–2014) *Kommuneproposisjonen 2015* ble det lagt fram en ny kostnadsnøkkel for fylkeskommunene. For ferjer legges antall samband til grunn som kriterium i kostnadsnøkkel. Kriteriet innebærer at det fordeles et likt beløp pr. ferjesamband gjennom utgiftsutjevningen (dvs. utjevne variasjoner i kommunenes og fylkeskommunenes beregnede utgiftsbehov).

Fylkesfaktoren for båter er beregnet ut fra fylkeskommunenes netto driftsutgifter til båter de tre siste årene. Kriteriet innebærer at fylkeskommunene gjennom kostnadsnøkkel i prinsippet får tilbake beløpet de i gjennomsnitt har rapportert å ha brukt på hurtigbåter de siste årene.

I Prop. 123 S (2015–2016) *Kommuneproposisjonen 2017* framgår det at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har foretatt analyser basert på data for perioden 2013–2015. De oppdaterte analysene viser at antall ferjesamband fortsatt er det kriteriet som samsvarer best med faktiske utgifter. Det ble derfor foreslått å beholde «antall ferjesamband» som kriterium for fordeling av midler til ferjer i utgiftsutjevningen.

Det går også fram av kommuneproposisjonen for 2017 at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har foretatt nye analyser på oppdaterte tall for fylkeskommunenes utgifter til båter. Analysene viser en sammenheng mellom netto driftsutgifter til båter (fylkesfaktor båter) og utseilt distanse og lengden på kystlinjen. Det er likevel betydelige avvik mellom faktiske kostnader og en kostnadsnøkkel med utseilt distanse og kystlinje som kriterier. Det ble derfor ikke foreslått endringer i båt-kriteriet. Fordeling av midler tar som tidligere utgangspunkt i fylkeskommunenes netto driftsutgifter til båttruter de tre siste årene.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har engasjert ekstern konsulent til å vurdere utforming av nye kostnadsnøkler for båt og ferje. Det tas sikte på å presentere resultater fra dette arbeidet i kommuneproposisjonen for 2018.

I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 fikk fylkeskommunene overført ansvaret for en stor del av riksvegnettet med tilhørende ferjeforbindelser, inkludert fire ferdigstilte statlige ferjeavløsningsprosjekter og fire påbegynte statlige ferjeavløsningsprosjekter. I 2010 ble det lagt inn

midler i tabell C i inntektssystemet til disse prosjektene. Dette innebærer at midlene blir gitt med en særskilt fordeling, og at de ikke omfordes mellom fylkeskommunene etter kostnadsnøkkel. Med innføringen av det nye inntektssystemet for fylkeskommunene i 2015 ble disse midlene lagt inn i innbyggertilskuddet og fordelt etter kostnadsnøkkel sammen med øvrige ferje- og vegmidler fra forvaltningsreformen. Fra 2016 er midler på nytt lagt til særskilt fordeling i inntektssystemet (tabell C) for de gjenstående årene av 15 års-perioden. For nærmere omtale vises det til Prop. 121 S (2014–2015) *Kommuneproposisjonen 2016*.

Ferjeavløsningsmidlene utgjør 98 mill. kr for 2017. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2016–2017) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

I kommuneproposisjonen for 2016 ble det foreslått en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer. Det ble lagt opp til at ferjeavløsningsmidler utbetales i inntil 30 år, som for gjeldende ferjeavløsningsordning for riksvegferjer. Ved behandlingen av proposisjonen vedtok Stortinget anmodningsvedtak nr. 692 (2014–2015) om å legge til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning for fylkesvegferjene, jf. Innst. 375 S (2014–2015). Regjeringen følger opp vedtaket og legger til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning i inntektssystemet for fylkeskommunene. Selv om ordningen kan gjelde for inntil 40 år, skal det likevel ikke kompenseres for mer enn total-kostnaden for prosjektet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for ferjeavløsningsordningen. Retningslinjene er bl.a. presentert i kommuneproposisjonen for 2017, vedlegg 9, jf. Prop. 123 S (2015–2016). Av retningslinjene går det bl.a. fram at den enkelte fylkeskommune vedtar utbygging, utarbeider finansieringsplan og søker om prosjektet kommer inn under ordningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsetter størrelsen på ferjeavløsningsmidlene. Denne beregnes på bakgrunn av tap i inntektssystemet når et ferjesamband blir avløst av bru eller tunnel, men beregnet innsparing justeres for økt kompensasjon i inntektssystemet til den nye brua eller tunnelen.

I tråd med vanlig praksis for midler med særskilt fordeling (tabell C) vil ferjeavløsningsmidlene prisjusteres.

Flere tilskuddsordninger over Samferdselsdepartementets budsjett er rettet mot fylkeskommunene. For omtale av rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, tilskudd til skredsikring på fylkesveger og tilskudd til gang- og sykkelveger vises det til programkategori 21.30 Vegformål.

For omtale av nasjonal reisepanlegger og elektronisk billettering og utvidet ordning med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov vises det til programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Regjeringen foreslår å øke CO₂-avgiften på mineralolje fra 1. januar 2017, jf. Prop. 1 LS (2016–2017) *Skatter, avgifter og toll 2017*. Autodiesel er holdt utenfor økningen. Dette medfører en økning i fylkeskommunenes utgifter i tilknytning til inngåtte avtaler om lokale båtruter og fylkesvegferjesamband. Fylkeskommunene foreslås kompensert med 33 mill. kr over rammetilskuddet. Fordelingen vil skje ved at midlene legges inn i kostnadsnøkkelen for fylkeskommunene, men at nøkkelen justeres slik at kriteriet fylkesfaktor båter og kriteriet ferjesamband får økt sine vekt. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2016–2017) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

I statsbudsjettet for 2014 ble rammetilskuddet til fylkeskommunene styrket med 780 mill. kr, som kunne nyttes til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Ordningen er senere videreført og økt slik at kompensasjonen for 2017 foreslås til 1 420 mill. kr. Midlene fordeles mellom fylkeskommunene ut fra kartlagt forfall på fylkesvegnettet i den enkelte fylkeskommune. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2016–2017) Kommunal- og moderniseringsdepartementet, (Grønt hefte).

Fylkeskommunene påføres merutgifter når forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler for fylkesveg og kommunal veg i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) iverksettes. Nasjonale føringer som fører til merutgifter vil bli kompensert. Kompensasjonen for 2016 er på 279 mill. kr, og den foreslås videreført med 286 mill. kr i 2017. Merutgiftene for å oppfylle kravene i forskriften vil variere fra fylke til fylke både på grunn av variasjon i antall tunneler og fordi noen tunneler allerede oppfyller kravene. Det er derfor foretatt en fylkesfordeling av kompensasjon for merutgiftene fordelt på samlet

lengde tunnellop i aktuelle fylker som krever sikkerhetstiltak etter forskriften. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2016–2017) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Ordningen med felles vegadministrasjon etter forvaltningsreformen innebærer at staten og fylkeskommunene bruker den samme vegadministrasjonen på regionalt nivå til å utføre riks- og fylkesvegoppgaver etter vegloven. Oslo kan ikke nytte felles vegadministrasjon, men må nytte egen administrasjon. I 2014 og 2015 mottok Oslo skjønnsmidler til vegadministrasjon. I 2016 er om lag 8,5 mill. kr lagt inn i tabell C og foreslås videreført med om lag 8,7 mill. kr i 2017. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2016–2017) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Stortinget vedtok å øke CO₂-avgiften på LPG og naturgass med 0,15 kr pr. m³ til nivået for bensin fra 1. juli 2015. Det vises til Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015*, jf. Innst. 360 S (2014–2015). Kompensasjonen til berørte fylkeskommuner er i 2016 om lag 2 mill. kr og foreslås videreført med om lag 2,1 mill. kr i 2017. Fordelingen av kompensasjonen til fylkeskommunene for økningen i CO₂-avgift skjer etter en særskilt fordeling, og ikke etter fordelingsnøkkelen for fylkeskommunene. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2016–2017) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Med virkning fra 1. juli 2014 ble ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift endret, og det ble vedtatt kompenserende tiltak, jf. Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)* og Innst. 311 S (2013–2014). Kompenserende tiltak for veg, jernbane og kyst er omtalt under programkategoriene 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål og 21.60 Kystforvaltning.

Der det er inngått avtaler med det offentlige om kjøp av transporttjenester, vil merkostnader for transportselskapene som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift kunne veltes over i økte kostnader for stat og fylkeskommuner. Kompensasjonen til fylkeskommunene i 2015 på 139 mill. kr ble nominelt videreført til 2016, og foreslås nominelt videreført til 2017. Kompensasjonen til fylkeskommunene kompenseres gjennom skjønnsstilskuddet som inngår i de frie inntektene.

Lokal kollektivtransport og fylkesveger

Tabell 5.44 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveger i 2015. I tillegg gis det en oversikt over fylkeskommunenes brutto investeringsutgifter til fylkesveger. Brutto investeringsutgifter inkluderer som regel bruk av bompenger.

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. De fylkeskommunale utgiftene til rutedrift utgjorde om lag 12,4 mrd. kr i 2015. Utgiftene til fylkesveger var om lag 15,8 mrd. kr. Til sammenlikning utgjorde utgiftene til rutedrift om lag 9,9 mrd. kr og utgiftene til fylkesveger om lag 11,4 mrd. kr i 2010.

Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Tabell 5.44 Fylkeskommunenes utgifter i 2015 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)				
Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg driftsutgifter ²	Fylkesveg investeringsutgifter ³	Sum
Østfold	307 773	273 065	167 244	748 082
Akershus	976 515	578 700	801 156	2 356 371
Oslo	1 922 041	269 018	281 648	2 472 707
Hedmark	328 186	328 454	201 548	858 188
Oppland	355 677	353 450	317 382	1 026 509
Buskerud	376 621	400 569	363 695	1 140 885
Vestfold	270 878	256 088	195 269	722 235
Telemark	261 412	273 697	151 310	686 419
Aust-Agder	170 862	170 600	119 775	461 237
Vest-Agder	335 819	233 608	264 180	833 607
Rogaland	894 284	570 206	577 884	2 042 374
Hordaland	1 502 196	739 804	1 708 929	3 950 929
Sogn og Fjordane	492 764	490 675	152 920	1 136 359
Møre og Romsdal	936 417	580 904	689 527	2 206 848
Sør-Trøndelag	769 436	407 737	837 286	2 014 459
Nord-Trøndelag	330 757	371 591	341 704	1 044 052
Nordland	1 287 418	610 871	413 385	2 311 674
Troms	532 320	589 006	339 134	1 460 460
Finnmark	335 519	254 774	165 403	755 696
Sum	12 386 895	7 752 817	8 089 379	28 229 091

¹ Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

² Omfatter netto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

³ Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2015 om lag 101 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Fylkesvegnettet økte fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km i 2010 (ekskl. gang- sykkelve-

ger) som følge av forvaltningsreformen. Veglengdene for 2016 i tabell 5.45 omfatter imidlertid 2 457 km gang- sykkelveger. Ved beregning av andel av det offentlige vegnettet og andel med fast dekke for 2016 inngår gang- og sykkelveger.

Tabell 5.45 Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnettet i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	2016	31.12.09	2016	31.12.09	2016	31.12.09	2016
Østfold	1 003	1 847	27	44	78	89	57	80
Akershus	1 127	2 069	24	36	91	96	65	78
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 534	3 956	38	56	64	80	51	72
Oppland	2 074	3 147	37	51	83	89	59	72
Buskerud	1 182	1 943	29	41	98	99	79	90
Vestfold	699	1 438	26	46	100	100	74	93
Telemark	1 099	1 984	27	44	89	95	44	69
Aust-Agder	990	1 657	33	51	85	92	80	88
Vest-Agder	1 311	2 187	33	50	66	80	62	75
Rogaland	1 823	2 720	30	38	97	100	76	84
Hordaland	1 750	3 164	26	43	100	100	68	80
Sogn og Fjordane	1 443	2 632	27	48	100	100	74	87
Møre og Romsdal	1 762	3 275	28	46	93	100	41	78
Sør-Trøndelag	1 784	3 156	34	55	68	84	57	73
Nord-Trøndelag	1 769	3 139	33	56	47	82	59	84
Nordland	2 569	4 213	29	45	79	93	71	81
Troms	1 728	2 995	32	54	78	90	41	59
Finnmark	626	1 500	15	34	100	99	93	95
Sum	27 273	47 021	29	46	82	92	62	79

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2017 til grunn et normert fylkesvegnett på 313 km.

De fleste fylkeskommunene hadde alt før forvaltningsreformen fast dekke på hele eller store deler av vegnettet. For enkelte fylkeskommuner har an-

delen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. Også andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

6.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017

Med budsjettforslaget er dei økonomiske planrammene i Nasjonal transportplan 2014–2023 overoppfylt med nærmare 9 mrd. kr i første fireårsperiode. Dette tilsvarar ei oppfyllingsgrad på 104,5 pst. etter fire år. Tala inkluderer løyvingar til Nye Veier AS og den nye ordninga med tilskot for reduserte bompengetakstar utanfor byområda. Oppfølginga må også sjåast i samanheng med at ambisjonsnivået for Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket samla for perioden 2014–2017 er over 50 mrd. kr høgare enn for perioden 2010–2013 i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Dei økonomiske planrammene for Jernbaneverket, fylkesveggar og belønningsordninga er med regjeringas forslag overoppfylt i planperioden. Det same gjeld drift og vedlikehald for både Statens vegvesen og jernbane. Det er foreslått 400 mill. kr i eingongstiltak til dekkelegging og investeringar i veginfrastrukturen, som ein del av regjeringas tiltakspakke mot arbeidsløyse i 2017. Riksvegsinvesteringar ligg samla sett 3,4 mrd. kr over gjennomsnittleg planramme. Ein ser då Statens vegvesen og Nye Veier AS samla. Tilskot til fylkesveg ligg monaleg over føresett ramme (177 pst.). Oppfølginga av Nasjonal transportplan for Kyst-

verket ligg under planramma etter fire år, i hovudsak på grunn av at oppfølginga av området verke-middel for godsoverføring har blitt mindre enn det var lagt opp til i planperioden. Den økonomiske ramma for navigasjonsinfrastruktur og fartøy er på den andre sida overoppfylt etter fire år.

Når nokre innsatsområde er tildelt meir ressursar enn opphavleg planlagt, vil det ofte vere ein kombinasjon av at nokre tiltak har blitt dyrare enn rekna, og at det har vore nødvendig å gjere meir av andre tiltak enn først tenkt. Regjeringa har forsert arbeidet med å snu trenden med stadig aukande vedlikehaldsetterslep. Flaum, skred og naturskadar har ført til at det har vore nødvendig å bruke meir ressursar på vedlikehald. I vegsektoren har det vore nødvendig å bruke meir ressursar på m.a. tunneltryggleik, dekkelegging, grøfting og drenering. Fylka har blitt kompenserte for å kunne implementere tunneltryggleiksforskrifta. Jernbaneinfrastrukturen er gamal og krev vedlikehald. Arbeidet er særleg forsert i dei trafikksterke områda rundt Oslo og elles på Austlandet.

Tabell 6.1 viser oppfølginga av Nasjonal transportplan 2014–2023 i perioden 2014–2017, fordelt på sektorar, løyvingar så langt i perioden og budsjettforslaget for 2017. Oppfølginga av den økonomiske ramma i prosent etter fire år er vist i kolonnen til høgre.

Tabell 6.1 Oppfølging Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017

							(mill. 2017-kr)
Kap.	Nemning	Gj.snitt pr. år NTP 2014–2017	Løyving 2014	Løyving 2015	Løyving 2016	Forslag 2017 ¹	Oppfølging NTP etter fire år i pst.
	<i>Veg (inkl. fylkesveger)</i>	30 008,9	27 056,3	29 408,5	32 549,9	34 343,7	102,8
1320	Statens vegvesen	29 233,5	26 207,3	28 061,7	29 661,7	29 516,7	97,0
1321	Nye Veier AS	0,0	0,0	0,0	1 336,4	3 075,2	-
572	Fornyning, opprusting fylkesvegar	775,5	849,0	1 346,9	1 551,9	1 751,9	177,3
1350	<i>Jernbaneverket</i>	17 094,2	17 473,4	18 927,7	18 636,0	17 954,6	106,7
	<i>Særskilte transporttiltak – kollektivtransport</i>	1 031,5	1 102,4	1 401,5	1 613,2	1 339,5	132,3
1330	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv./Belønningsmidlar til bymiljøavtale	1 031,5	1 102,4	1 375,1	1 418,0	1 109,7	121,3
1330	Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt	0,0	0,0	26,4	195,2	229,8	-
1330	<i>Tilskot for reduserte bompengetakstar utanfor byområda</i>	0,0	0,0	0,0	102,80	502,8	-
1360	<i>Kystverket</i>	1 635,6	1 309,3	1 416,2	1 549,7	1 372,7	86,3
	<i>Sum</i>	49 770,2	46 941,3	51 154,0	54 451,6	55 513,3	104,5

1 Rammene for Vegtilsynet, jernbane og belønningsordninga er ført opp ut frå tidlegare kapittel for å sikre konsistens i perioden 2014–2017. Tekniske endringar i 2017, som føring av pensjonspremie for Samferdselsdepartementets verksemdar, er òg haldne utanfor.

6.2 Oppfølging av hovudmåla

Regjeringa følgjer opp måla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Den politiske plattformen er styrande for vektlegginga og prioriteringane innanfor dei økonomiske rammene.

Hovudmåla er:

- betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret
- ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren
- avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på helse- og miljøområdet
- eit transportsystem som er universelt utforma.

Hovudmåla er langsiktige og konkretiserte gjennom etappemål som blir følgde opp i planperioden.

For å få betre fram kva regjeringa vil oppnå med politikken og eit betre grunnlag for å avvege mellom politiske mål, blei det i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023 presentert eit sett indikatorar som reflekterer etappemåla. Nedanfor gir departementet ei oversikt over effektane av dei foreslåtte tiltaka i 2017 på indikatorane. Det blir òg vurdert kort kor langt ein har kome i å nå måla i den første fireårsperioden. Eit avgrensa sett av indikatorar kan ikkje gi eit fullstendig bilete av utviklinga av transportsystemet, men er eit utdrag av viktige og målbare einingar.

Det kan ta tid å oppnå resultat av transportpolitikken. Med forslaget for 2017 er det t.d. lagt opp til å halde god framdrift på jernbane- og riksvegprosjekta som allereie er sette i gang, samstundes som nye vegprosjekt blir starta opp. Dette gir eit høgt aktivitetsnivå, men det vil likevel ta tid å sjå framkomegevinstar av alle dei store investeringane fordi desse først kjem når prosjekta opnar for trafikk.

Oppsummering av fireårsperioden 2014–2017

Samla for fireårsperioden vil det vere gjennomført ei rekkje tiltak som reduserer reisetida på riksvegnettet. Reisetidsgevinsten blir størst mellom Oslo og Trondheim/Ålesund. Rushtidsforseinkingar for kollektivtransport på veg held seg i det store biletet stabilt. Det går fortare mellom haldeplassane, men veksten i talet på passasjerar er med på å auke opphaldstida på haldeplassane. I perioden er det bygd 15,1 km med kollektivfelt på riksveg, og i alt 185 km er lagt til rette for gåande og syklande.

Talet på drepne og hardt skadde i trafikken er redusert dei siste åra. Medan talet på omkomne i vegtrafikken har gått ned til et relativt sett lågt nivå, har ikkje utviklinga i talet på hardt skadde vore like positiv.

Det er eit mål å bidra til å oppfylle dei nasjonale måla for rein luft og støy. Reduserte utslepp frå biltrafikken betrar den lokale luftkvaliteten. Talet på elbilar og hybridbilar har auka sterkt. Meir energieffektive lette køyretøy og innblanding av biodrivstoff gir lågare klimagassutslepp pr. kilometer. Dette blir motverka av auka trafikk. Ved utgangen av perioden 2014–2017 vil klimagassutsleppa frå vegtrafikken venteleg vere om lag som ved starten av perioden.

Om lag 190 haldeplassar og 12 viktige kollektivknutepunkt på riksvegnettet blir utbetra til universell utforming i perioden 2014–2017. Ved inngangen til perioden var to stasjonar på jernbanetettet klassifisert som universelt utforma. Ingen stasjonar hadde universelt utforma informasjonssystem. Prognosen for utgangen av 2017 er at 28 stasjonar vil vere klassifisert som universelt utforma, og informasjonssystemet på alle stasjonar vil oppfylle minstekrav til universell utforming.

Om lag 35 vegprosjekt har blitt starta opp i fireårsperioden. Med budsjettforslaget for 2017 vil om lag 13 prosjekt ikkje bli starta opp i fireårsperioden slik det var lagt opp til. Det blir arbeidd med å sikre tilstrekkelege avklaringar for fleire prosjekt som er føresett delvis bompengefinansiert, og det kan bli aktuelt å leggje fram bompengeproposisjonar for to store vegprosjekt, E39 Rogfast og E16 Bjørum–Skaret i 2017. I tillegg manglar det tilstrekkelege avklaringar for fleire prosjekt som opphavleg var føresett starta opp i perioden 2014–2017. Desse prosjekta vil bli vurderte i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029.

I planperioden var det lagt opp til oppstart av jernbaneprosjekta Oslo-Ski/Follobanen Sandbukta–Moss–Såstad. Bergen-Fløen-Ulriken-Arna,

Alnabru godsterminal og modernisering av Trønder- og Meråkerbanen. Follobanen, Ulriken tunnel og Hell-Værnes starta opp i 2014, medan Alnabru godsterminal fase ein starta opp i 2015/2016. Innafor budsjettforslaget 2017 blir det i samsvar med planramma for perioden 2014–2017 sett av om lag 370 mill. kr til Sandbukta–Moss–Såstad.

Det var innanfor ramma av Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt opp til å starte eller slutføre i alt 32 farlei- og fiskerihamneprosjekt i første del av planperioden. Av desse er 22 sette i gang/gjennomført i perioden. I tillegg er fire farleiprojekt med planlagt start i andre del av planperioden alt gjennomførte eller sette i gang som følge av omprioritering. Seks av prosjekta som ikkje er sette i gang, er fiskerihamneprosjekt med foreslått startløyving på 10 mill. kr eller mindre i siste år av fireårsperioden.

Regjeringa har prioritert å ta igjen etterslepet på vedlikehald. Med forslaget for 2017 vil etterslepet i vedlikehald på riksveg bli redusert med om lag 3,7 mrd. kr og på jernbane med om lag 765 mill. kr i perioden 2014–2017.

6.2.1 Framkome

Eitt av dei fire hovudmåla for regjeringa sin transportpolitikk er å betre framkometilhøva og redusere avstandskostnadene i transportsystemet. Budsjettforslaget for 2017 vil bidra positivt til å oppnå etappemåla for dette hovudmålet.

Etappemål: Reisetider i og mellom landsdelar skal reduserast

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett som mål for planperioden at reisetidene i og mellom landsdelane skal reduserast.

Spart reisetid utgjer ofte en vesentleg del av den samfunnsøkonomiske nytten ved investeringsprosjekt i transportsektoren. Reisetid mellom bustad og arbeidsstad er også vesentleg for storleiken på arbeidsmarknadene og dermed for regional utvikling. Ny infrastruktur kan ha stor effekt på mobiliteten i ein arbeidsmarknad. I byane kan det dreie seg om små reisetidsinnsparingar for mange menneske, medan store innkortingar og ferjefrie samband utanfor byområda kan gi store innsparingar i reisetid.

Fleire vegprosjekt som opnar for trafikk i 2017 vil redusere reisetida. Den største reduksjonen kjem når E6 Tromsø–Alta og E6 Storsandnes–Langnesbukta i Finnmark opnar for trafikk.

I første fireårsperiode er reisetida for dei fleste strekningane redusert som føresett i Statens veg-

vesens handlingsprogram for 2014–2017. På nokre strekningar er reisetida redusert meir enn føresett, medan på andre blir ikkje reisetida redusert like mykje som føresett. Dette gjeld i hovudsak utbygginga av E6 nord for Trondheim (E6/rv80/E8 Trondheim-Bodø, E6 Bodø-Tromsø og E6 Tromsø-Alta) og E136 Oslo–Haugesund. Årsaka

er m.a. forseinka opning av strekningar som sparar mykje reisetid. T.d. vil E6 Hålogalandsbrua, med ei rekna innsparing i reisetida på 15–20 minutt, opne først i 2018.

Tabell 6.2 viser redusert reisetid fordelt på dei nasjonale transportkorridorane, slik desse er inndelt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tabell 6.2 Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor

Korridor	Redusert reisetid i 2017 (minutt)	Redusert reisetid etter 4 år (minutt)	Redusert reisetid pr. 1.1.2024 (minutt)
Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø	00:30	01:24	01:25
Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor	00:54	09:12	16:20
Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger	03:12	05:42	38:20
Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim	02:00	10:36	44:10
Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	02:42	25:18	76:10
Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	03:30	32:24	51:00
Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen	0	0	14:05
Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø –Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland	04:18	12:48	68:00

Dobbeltsporet Langset–Kleverud på strekninga Oslo–Lillehammer blei ferdigstilt hausten 2015. Parsellen gir 17 km nytt dobbeltspor. Endringa har gitt betre regularitet og tilbakestillingsevne, slik at det tar kortare tid å få trafikken tilbake til normal rute etter forstyrringar i togtrafikken. Frå ruteendringa i desember 2016 blir reisetida redusert med inntil 9 minutt. I perioden fram til 2024 er det i Nasjonal transportplan 2014–2023 foreslått å bygge parsellane Venjar–Langset og Kleverud–Sørli, som gir samanhengande dobbeltspor frå Oslo S til Sørli. Saman med dobbeltspor Sørli–Hamar, som er planlagt ferdig innan 2026, kan reisetida mellom Oslo og Hamar reduserast frå 1 time og 25 minutt i dag til 55 minutt.

På strekninga Oslo–Skien blei Barkåker–Tønsberg ferdigstilt i 2011. Dobbeltsporparsellen Holm–Holmestrand–Nykirke er planlagt ferdigstilt og teken i bruk hausten 2016. Denne parsellen reduserer reisetida på strekninga med om lag sju minutt. Når parsellen Farriseidet–Porsgrunn blir teken i bruk (planlagt hausten 2018), blir reise-

tida redusert med ytterlegare inntil 30 minutt for heile strekninga Oslo–Skien.

Reisetidene ved utløpet av perioden 2014–2017 vil bli noko justert i høve til reisetidene etter ruteendringa i desember 2012. Langset–Kleverud, som blei fullført i 2015, og Holm–Holmestrand–Nykirke som er planlagt fullført i 2016, påverkar framføringstida på region- og intercitytoga.

Etappemål: Avstandskostnader

Reduserte avstandskostnader mellom regionane er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste regionar.

Kostnader for tungtrafikken mellom dei store byane endrar seg som følge av tiltak på riksvegnettet, endring i bompengar og tilbod i ferjedrifta.

Tabell 6.3 viser status for indikatoren ved inngangen til perioden 2014–2023 og verknaden etter fire år. Verknadene er viste som endringar i kostnader for ein tungbil på utvalde strekningar. Negative tal er innsparingar for transportane. Døme på

tiltak som reduserer avstandskostnadene, er vegutbetringar som gir kortare køyrelengd og høgare vegstandard, som gir jamnare køyring og tillèt større fart. Andre tiltak vil kunne auke transportkostnadene, t.d. bompengar. Dette gjer at transportkostnadene på ei strekning vil kunne både auke og minske i perioden 2014–2023.

Opninga av E6 Storsandnes–Langnesbukt i Finnmark er det prosjektet som gir størst reduksjon i transportkostnader i 2017. Men òg opninga av prosjekta E6 Sørkjøsfjellet i Troms og E16 Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane vil redusere transportkostnader i 2017.

Tabell 6.3 Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet

Rute	Frå-til	Status pr. 1.1.2014 i kr	Endring 2014–2023 i kr	Endring etter fire år
<i>Hovudstrekningar</i>				
E18	Ørje–Kristiansand	3 940	98	9
E39	Kristiansand–Trondheim	18 750	-1 122	-80
E6/rv 3/E6	Svinesund–Trondheim	7 080	200	0
E6	Trondheim–Kirkenes	22 770	-575	-183
E16	Oslo–Bergen	5 960	46	-52
E134	Drammen–Haugesund	4 800	-196	0
<i>Andre strekningar</i>				
E16/rv 7/rv 52/E16	Oslo–Bergen	5 660	-210	0
E16/rv 7/rv 52/rv 5	Oslo–Florø	6 370	-192	0
E6/E136	Oslo–Ålesund	6 380	133	0
E6/rv 70	Oslo–Kristiansund	7 680	32	0
E10	Å–Riksgrensa	4 200	105	0

Regjeringa har redusert kostnadene for sjøtransport ved at losberedskapsavgifta gjekk ned frå om lag 300 mill. kr til om lag 215 mill. kr i 2016. Innretninga på avgiftsreduksjonen omfattar store delar av nærskipsfarten samtidig som det fremmer miljøvenleg skipsfart.

Etappemål: Pålitelegheit i transportsystemet skal betrast

Betre pålitelegheit i transportsystemet gir betre framkome. Både for veg og jernbane er det utfordringar ved at strekningar heilt eller delvis må stengje grunna vêrtilhøva på fjellovergangane, eller ved flaum og ras. Eit langsiktig arbeid må til for å utvikle infrastrukturen slik at han kan motstå store og intense nedbørsmengder.

For jernbane vil underbygningstiltak, fornying av kontaktleidningsanlegg, byte av sporvekslar, ballastreinsing, brufornyng og utskifting, maskinfornyng, utskifting av skinner og sviller og utskifting av signalanlegg (til ERMTS) vidareførast.

For å betre avrenninga langs vegen har Statens vegvesen innført strengare krav til kummar og stikkrenner. Det blir kontinuerleg arbeid for å betre dreneringa som gjer at vegen betre vil tole store mengder nedbør.

Det er innført strengare krav til vegbygging i den nye vegnormalen. Vegar bygd etter denne normalen vil vere meir motstandsdyktige mot ekstremvær.

Vêrtilhøve gjer at fjellovergangane blir stengde. Tabell 6.4 viser kor mange timar dei viktigaste fjellovergangane var stengde vinteren 2015/2016. Planlagde stengingar som følgje av vegarbeid er ikkje inkludert i oversikten.

Tabell 6.4 Tal på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde

Strekning	Fjellovergang	Timar stengt vinteren 2015/2016
<i>Hovudruter</i>		
E6 Trondheim–Kirkenes	E6 Saltfjellet	65
	E6 Kvænangsfjellet	118
	E6 Sennalandet	98
	E6 Hatter	56
E16 Oslo–Bergen	E16 Filefjell	6
<i>Andre ruter</i>		
E16/rv 7/rv 52 Oslo–Bergen	rv 52 Hemsedalsfjellet	23
	rv 7 Hardangervidda	390
E10 Å–Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	118
E6/rv 70 Oslo–Kristiansund	E6 Dovrefjell	47
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo–Florø	rv 52 Hemsedalsfjellet	23
E134 Drammen–Haugesund	E134 Haukelifjell	53

Jernbane

Tabell 6.5 viser punktlegskap og regularitet for gods- og persontog. Regularitet viser kor mange persontog som faktisk køyrer i høve til fastlagd ruteplan.

Tabell 6.5 Punktlegskap og regularitet for gods- og persontransport

	2013	2014	2015	Første halvår 2016	Mål 2017	Mål 2023
Punktlegskap Flytoget	96,1	97,2	96,6	96,2	95	95
Punktlegskap for persontog	90,6	91,1	91,5	91,7	90	90
Punktlegskap for godstog	79,0	78,6	79,4	78,3	90	90
Oppetid	98,6	98,8	99,0	99,1	99,3	99,3
Regularitet for persontog	97,9	97,7	97,7	97,4	99,0	99,2

Flytoget er meir punktleg enn måla som er sett for 2017 og 2023. Nedgangen frå 2014 til første halvår 2016 kjem av fleire feil på sikringsanlegg og meir trafikk.

Vedlikehald og fornyingsarbeid har gjort at persontoga er blitt meir punktlege. Dei tekniske anlegga har blitt meir driftsstabile og togtrafikken meir påliteleg. For alle persontog sett under eit har punktlegskapen vore betre enn målet på 90 pst. sidan 2012 og jamt aukande sidan 2013.

Godstoga blei noko mindre punktlege frå 2014 til første halvår i 2016 i hovudsak fordi januar 2016

var ein svært kald månad med mange driftsavbrot. Dei viktigaste årsakene til den låge punktlegskapen for godstog er at dei er seine ut frå Alnabru godsterminal, og at dei er forseinka når dei kjem over grensa frå Sverige.

Målet for regularitet for persontransport i 2017 på 99,0 pst. er svært ambisiøst. For å oppnå målet krev det at talet på innstilte tog blir redusert med to tredjedelar frå dagens nivå. Med den generelle tilstanden på jernbaneanlegga, tett togtrafikk (særleg på det sentrale austlandet), planlagde saktekjøringar i samband med gjennomføring av

investeringar i 2017 og risiko for driftsavbrot på grunn av ekstremt/ustabilt vêr, er risikoen høg for at målet ikkje vil bli nådd i 2017.

Sjøtransport

Lostenesta har som mål å ha høg servicegrad ved at skip får los ved behov med minst mogleg ventetid, og at kandidatar til farleisbevis kan få sensor til å halde prøve på kort varsel. Det har vore ei positiv utvikling dei seinare åra. Talet på losoppdrag med ventetid over ein time har gått ned sidan 2010. Registrert ventetid for los på over 1 time har i 2014–2015 vore på 1,4–1,5 pst. Basert på normal trafikkutvikling er ventetida venta å bli på same nivå i 2017 som dei siste åra, der under 1,5 pst. av oppdraga har ventetid på over 1 time.

Oppetida i maritim infrastruktur er gjennomgåande god. Dei navigasjonsinnretningane som er vurdert å vere avgjerande viktig, har krav om oppetid på 99,8 pst. For lysbøyer er kravet til oppetid 99 pst. Kravet om ei oppetid 99,8 pst. er ikkje fullt ut oppfylt og har i 2014 og 2015 vore 99,7 pst. Kystverket vil halde fram med tiltak som skal betre oppetida m.a. ved overgang til meir driftssikre objekt, t.d. LED-lys. Vidare blir driftsressursar til akutt korrektivt arbeid og vedlikehald prioritert også i 2017.

Luftfart

Punktlegheita og regulariteten i luftfarten er stabil og på eit høgt nivå; høvesvis 88 pst. og 98,5 pst. i første halvdel av 2016. Trass i store utbyggingsprosjekt på Oslo lufthavn, Gardermoen og Bergen lufthavn, Flesland møter passasjerane eit stabilt og føreseieleg flytilbod. I 2017 vil dei to store prosjekta takast i bruk, og drifta er venta å halde fram med same høge kvalitet.

Etappe mål: Betre transporttilbodet

Om lag 85 pst. av alle togreiser skjer på Austlandet. Den nye grunnrutemodellen på Austlandsområdet i 2012/2014 innebar ei omlegging til eit meir oversiktleg togtilbod, med auka og jamn frekvens og betre overgangsmoglegheiter til annan kollektivtransport. Rutetilbodet inneber fleire avgangar som er jamnare fordelte utover timen. Talet på reisande i Austlandsområdet auka med 21 pst. i perioden 2012–2015.

NSB AS skal ved utgangen av 2016 ha motteke 81 av i alt 125 nye persontogsett som blir leverte i perioden 2008–2020. I 2017 er det planlagd levert ytterlegare 10 nye tog, og dei siste 34 togsetta blir

leverte i perioden 2018–20. Toga som blir leverte frå 2017, er m.a. planlagd brukt til å skifte ut eksisterande togmateriell på Gjøvikbanen og Vossebanen. Vidare er dei nye toga planlagd brukt til auka kapasiteten på Austlandet og til auka materiellreserve til m.a. ombygging av tog til ERTMS-ombordutstyr. Vidare er det lagt opp til å teste bimodale tog (tog som kan køyre både på diesel og på køyretraum frå kontaktleidninga) i Trondheimsregionen.

For å sikre eit tilbod på flyrutene som det ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsamt å drive, kjøper staten flytransport etter ein konkurranse. Samferdselsdepartementet set krav til drifta av desse flyrutene og gir flyselskapet som vinn konkurransen einerett til drift av ei rute, eller fleire ruteområde, for eit tidsrom. Ny kontraktperiode for flyrutekjøpet i Nord-Noreg, som inkluderer dei fire nordlegaste fylka, gjeld frå 1. april 2017. Statleg kjøp blir vidareført på alle rutene som i dag er omfatta av ordninga med statleg kjøp, bortsett frå ruta Narvik (Framnes)–Bodø v.v., fordi Narvik lufthamn blir lagt ned seinast innan 31. mars 2017. I dei nye kontraktane er det gjort justeringar for å leggje tilbodet betre til rette for lokale reisevanar.

Etappe mål: Rushtidsforseinkingar i dei fire største byområda skal reduserast

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast gjennom meir bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Redusert reisetid er ein av dei viktigaste faktorene for å gjere kollektivtrafikken meir konkurransedyktig samanlikna med personbilar. Det er derfor eit mål å redusere rushtidsforseinkingane for kollektivtrafikken i dei fire største byområda. Kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss er sentrale verkemiddel, i tillegg til gode billetterings- og informasjonssystem. For jernbane er dei planlagde forbetringane av infrastrukturen og nytt materiell viktig.

Statens vegvesen måler farten på stamlinjenettet for kollektivtrafikken i dei fire største byane. Indikatoren gir eit bilete av framkomsten for kollektivtransporten på vegnettet. Stamlinjene omfattar riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Tiltak for å halde vegane framkommelege er derfor eit ansvar som er delt mellom fleire vegeigarar.

Tabell 6.6 viser hastigheita for kollektivtransport på veg for 2013–2015. I Trondheim har hastigheita auka noko i perioden, medan Oslo og Stavanger generelt ligg stabilt. Samanlikna med 2013 har hastigheita i Bergen gått noko ned.

Ulike målemetodar og måling på ulike typar strekningar/ruter gjer at tala ikkje kan samanliknast mellom byane. Ved etablering av sanntidssystem vil ein kunne få betre samanlikningsgrunnlag for køyretidsmålingar i åra framover. Generelt stig talet på reisande med kollektivtrafikk, noko som gjer at opphaldstida på haldeplass aukar.

Måltal for hastigheit utan haldeplassetid gir uttrykk for forseinkingar på strekning og viser best verknaden av investeringar som kollektivfelt og kollektivprioritering. I 2017 er det planlagt å bygge 3 km med kollektivfelt på riksvegnettet. Tiltak byane gjennomfører som ein del av belønningsordninga og bymiljøavtalane, vil òg kunne medverke til å forbetre hastigheita.

Tabell 6.6 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida (km/t)

	2013	2014	2015
Oslo			
(utan haldeplassetid)	24,2	24,1	23,9
(med haldeplassetid)	19,3	19,2	19,2
Bergen	24,1	27,0 ¹	22,7
Stavanger	24,0	Ikkje målt	24,3
Trondheim			
(utan haldeplassetid) ¹	27,9	29,0	28,8 ²
(med haldeplassetid)	22,0	22,9	-

¹ Haldeplassstida blei rekna for korte i 2014. Fart på kollektivtransport er derfor rekna for høgt det året.

² Målingane er utført av AtB, som har endra ruteoppsettet slik at køyretid no blir registrert eksklusiv haldeplassetid (tidlegare total reisetid). Samanliknbare køyretider mot 2013/2014 er 27,9/29,0 km/t.

Jernbane

Tabell 6.7 viser punktlegskap for lokaltog i rushtida frå 2013. Tog i rushtid rundt Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger er lokaltog. Desse blir målte mot sentrum om morgonen, og frå sentrum om ettermiddagen måndag til fredag.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til at punktlegskapen og regulariteten for lokaltoga i rushtida vil auke i perioden på grunn av den store innsatsen i vedlikehaldet av infrastrukturen og bygging av nye dobbeltspor. Særleg i Oslo-området blir det gjort mykje for å betre kapasiteten og driftsstabiliteten i togtrafikken.

Tabell 6.7 Punktlegskap for lokaltog i rushtida

	2013	2014	2015	Første halvår 2016
Oslo	84,4	85,0	87,1	84,6
Bergen (Arna)	97,9	96,4	95,1	97,9
Trondheim (Trønderbanen)	88,6	86,4	89,6	89,5
Stavanger (Jærbanen)	91,7	90,8	85,0	86,8

Forseinkingane i rushtida er stort sett mellom fire og ti minutt.

I Oslo-området er det venta at utskifting og opprusting av sporvekslar gir meir punktlege tog i rushtida. Budsjettforslaget inneber at innsatsen innan korrektivt og førebunde vedlikehald i 2017 blir halden på nivået med 2016, og det er venta at

dette vil føre til betre driftsstabilitet i rushtidstrafikken. Både i Bergens- og Stavangerområdet vil det vere utfordringar på grunn av pågåande investeringar. Nokre aktivitetar gjer at tog må innstillast på delstrekningar, noko som kan medføre at færre tog er punktlege.

Etappemål: Betre framkomsthøve for gåande og syklande

Det er sett som mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at sykkeldelen skal aukast til 8 pst. i perioden. For at det skal vere mogleg å nå målet bør sykkeldelen i byane vere mellom 10–20 pst. Siste nasjonale reisevaneundersøking frå 2013/2014 viser at sykkeldelen er på 4,5 pst. på landsbasis. I Oslo er den på 5,4 pst., Bergen 3,1 pst., Trondheim 8,6 pst., Stavanger 8,1 pst. og Kristiansand 10 pst.

I 2017 er det lagt opp til å byggje om lag 34 km gang- og sykkelanlegg langs riksvegane. Av dette er om lag 19 km i byar og tettstader. Ved inngangen til planperioden 2014–2023 var det om lag 2 100 km gang- og sykkelanlegg langs riksvegane. Etter dei første fire åra i planperioden er talet auka til 2 285 km. Talet omfattar gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau, sykkelfelt og fortau.

I tillegg til løyvingar til gang- og sykkelanlegg langs riksvegane blei det i 2014 etablert ei tilskotsordning for tiltak langs fylkeskommunale og kommunale vegar. Ordninga legg til rette for ein reell auka innsats for å betre framkomsten og tryggleiken for gåande og syklande på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett.

6.2.2 Transporttryggleik

Regjeringa har ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen er utgangspunktet for

trafikktryggleiksarbeidet i alle transportsektorane og for alle aktørane.

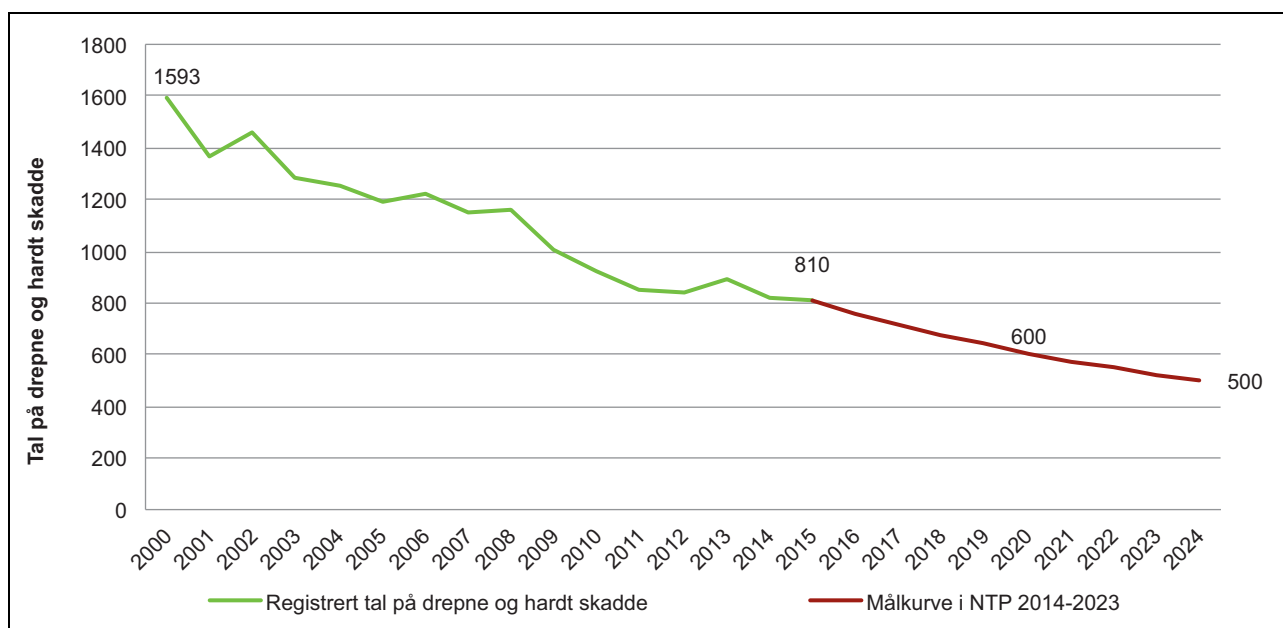
Dei ulike tilsynsetatane på transportområdet har ei viktig rolle i arbeidet for betre trafikktryggleik. Statens havarikommisjon for transport har òg ei viktig rolle gjennom arbeidet med undersøkingar av ulykker og hendingar i transportsektoren.

Etappemål: Halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett som mål å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024 samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2008–2011. Det inneber at det i 2024 maksimalt skal vere 500 drepne og hardt skadde i vegtrafikken.

I 2015 blei 810 drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Av desse omkom 117. Det er 30 færre enn i 2014, og det lågaste talet på drepne i vegtrafikken sidan 1947. Noreg var i 2015 det landet i Europa som hadde færrest drepne i trafikken samanlikna med folketalet. Utviklinga har ikkje vore like positiv for hardt skadde, og summen av drepne og hardt skadde i 2015 er så vidt høgare enn det målkurven i Nasjonal transportplan 2014–2023 viser er nødvendig progresjon for å kunne nå etappemålet for 2024.

Det er i dag eit godt samarbeid mellom dei ulike aktørane i trafikktryggleiksarbeidet. Samferdselsdepartementet ser like fullt at det er rom for ytterlegare samordning og samarbeid. Dette er derfor hovudretninga i Meld. St. 40 (2015–



Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2015 og målkurve fram til 2024

2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* som blei lagt fram i september 2016.

Statens vegvesen har rekna at gjennomførte investeringar i 2014 og 2015 saman med prioriteringar for 2016 og 2017 gir ein reduksjon med til saman 25 drepne og hardt skadde i året frå 2018. I tillegg kjem bidrag frå den trafikant- og køyretøyretta verksemda til Statens vegvesen, som kampanjar, tilsyn, kontrollar og tiltak i tilknytning til føreropplæringa, og frå trafikksikkerheitstiltak i regi av andre aktørar.

Midlane til programområdet trafikksikkerheit blir i 2017 i hovudsak nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med gåande og syklende.

Det er i 2017 planlagt å opne om lag 17 km firefelts veg og 6,2 km to- og trefelts veg med midtrekkverk. Prosjekt opna for trafikk i 2014 og 2015, planlagt opna i 2016 og budsjettforslaget for 2017, gir til saman 98,4 km firefelts veg og 101 km to- og trefelts veg med midtrekkverk i perioden 2014–2017.

Forsterka midtoppmerking er eit godt alternativ til midtrekkverk, der dette av ulike årsaker ikkje er aktuelt. Det er i 2017 lagt opp til å etablere forsterka midtoppmerking på om lag 120 km riksveg. For perioden 2014–2017 gir tal frå 2014 og 2015, prognose for 2016 og budsjettforslaget for 2017 om lag 690 km med forsterka midtoppmerking på riksveg.

Statens vegvesens tiltak retta mot trafikantar og køyretøy blir ført vidare.

Statens havarikommisjon for transport undersøker utvalde ulykker på vegområdet, m.a. ulykker i tunnel og ulykker som involverer buss eller tungtransport. Undersøkingane skal avdekkje tilhøve som påverkar tryggleiken på veg.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Etappeplan: Oppretthalde eller styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbanetransport, sjøtransport og luftfarten

Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 eit mål om å oppretthalde og ytterlegare betre den høge tryggleiken på jernbane, i sjøtransport og i luftfarten.

Statens havarikommisjon for transport undersøker ulykker og alvorlege hendingar innan jernbane, sjøtransport og luftfart, for å avdekke tilhøve som påverkar tryggleiken. Rapportane frå undersøkingane blir nytta av dei ulike aktørane innan transportsektorane for å betre tryggleiken.

Jernbanetransport

Det blir arbeidd systematisk med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken på jernbanen. Risikotilhøva er i hovudsak knytt til planovergangar, personar som oppheld seg i eller ved sporet, avsporingar og ras. Derfor blir førebygging av denne typen ulykker prioritert.

I perioden 2011–2015 omkom det i alt 14 personar i ulykker knytt til jernbanen i Noreg, medan 18 personar blei hardt skadde.

Ved utgangen av 2015 var det 3 610 planovergangar på Jernbaneverket sitt nett. Totalt blei det i 2015 gjennomført 109 planovergangstiltak der 30 planovergangar blei nedlagde.

Dei viktigaste verkemidla for å oppretthalde det høge tryggleiksnivået er å sørgje for tilstrekkelege ressursar til drift, vedlikehald og investeringar i tryggare infrastruktur. Løyvingane i perioden 2014–2017 har vore tilstrekkelege til både å oppretthalde standarden på det eksisterande jernbanenettet, ta igjen noko av etterslepet innan fornying og halde rasjonell framdrift i utbygginga av nye jernbaneprosjekt.

Konkrete tiltak omfattar tiltak for å hindre samanstyrt mellom tog, tunnelsikring, rassikring, flaumtiltak som m.a. auka kapasitet i drenering og stikkrenner, og tiltak for å førebyggje ulykker på planovergangar. I tillegg blir det gjennomført vedlikehald av stasjonar og stasjonsområde, og Jernbaneverket legg vekt på å halde plattformer ryddige for å sikre trygg ferdsel. Også ordinære investeringar betrar ofte tryggleiken.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.50 Jernbaneføremål.

Sjøtransport

Tryggleiken i sjøtransporten er høg. Risikoen for skipsulykker i sjøtransporten er knytt til hendingar med skip og last som m.a. kollisjon, grunnstøyting, kontaktskade, brann, eksplosjon, strukturskade på skrog, maskinhavari osv. Større ulykker skjer sjeldan, men dei kan ha alvorlege konsekvensar.

Ansvar for tryggleik til sjøs er delt mellom fleire departement og etatar. Samferdselsdepartementet har ansvar for å leggje til rette for sikker sjøtransport i norske farvatn. Dei førebyggjande tiltaka omfattar infrastruktur, t.d. fyr, merker og utdjupa farleier, og maritime tenester, t.d. los og sjøtrafikksentraltenester. Tiltaka skal motverke navigasjonsulykker som grunnstøytingar, kollisjonar og kontaktskader.

Meld. St. 35 (2015–2016) som blei lagt fram for Stortinget i juni i år, gir eit breitt bilete av utviklinga i sjøtransporten, skipsulykker, risiko for liv og helse og miljørisiko dei siste åra og framover mot 2040. Meldinga viser at talet på ulykker med alvorleg skade på fartøy har gått ned, medan trafikken har auka. Samstundes har talet på hendingar med mindre skadar auka.

Tal frå Sjøfartsdirektoratet viser at det var 231 skipsulykker med næringsfartøy i norske farvatn i 2015, ein auke frå 227 i 2014. Talet på personulykker utan skade på skipet, t.d. arbeidsulykker som fall, var 171 i 2014 og 183 i 2015. Samla tal på omkomne på næringsfartøy var 6 i 2015, samanlikna med 8 i 2014. Sjøfartsdirektoratet registrerte 37 dødsfall etter ulykker med fritidsfartøy i 2015, ein auke frå 28 omkomne i 2014.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Luftfart

Tryggleiksnivået er høgt i norsk luftfart. Ingen personar omkom eller blei alvorleg skadde i rute-flyging og offshore helikopter i 2015. I 2015 omkom tre personar innan privatflyging. I tillegg blei to personar alvorleg skadde i samband med innanlands helikopterflyging.

Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med tryggleiken i norsk sivil luftfart og følgjer frekvensen av ulykker i dei ulike segmenta av luftfarten i tillegg til indikatorar for ulike tryggleikstema. På bakgrunn av ulykkesbiletet har tilsynet i fleire år arbeidd særleg med å betre tryggleiken for helikopterflygingar innanlands. I 2015 fekk tilsynet 8 700 rapportar om 7 100 hendingar. Talet på rapportar og hendingar aukar med 10–15 pst. kvart år. Auken heng saman med at flygeaktiviteten aukar, i tillegg til at stadig fleire blir flinkare til å rapportere luftfartshendingar. Sakene blir vurderte og følgde opp i den grad det er nødvendig med tanke på flytryggleiken, uavhengig av om det er ei ulykke, ei alvorleg hending eller ei ikkje-alvorleg hending.

Avinor AS er ein aktør med stor innverknad på og ansvar for tryggleiken i luftfarten. Arbeidet med flytryggleik er ein integrert del av kvalitetsstyringa i selskapet.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.20 Luftfartsformål.

6.2.3 Miljø

Eit av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014–2023 er at transportpolitikken skal medverke til å

avgrense klimagassutsleppa, redusere miljøskadelege verknader av transport, og til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på helse- og miljøområdet.

For jernbanen vil det overordna ansvaret for at jernbanesektoren følgjer opp klima- og miljømål liggje hos Jernbanedirektoratet når reforma er gjennomført, medan det operative ansvaret vil liggje hos Bane NOR SF. Nærmare ansvarsfordeling vil avklarast i løpet av hausten 2016.

Etappemål: Bidra til å redusere Noregs klimagassutslepp i tråd med Noregs klimamål

Sektorovergripande økonomiske verkemiddel er sentrale i norsk klimapolitikk. CO₂-avgifter og kvotar er dei viktigaste klimaverkemidla ved at dei bidreg til ei kostnadseffektiv fordeling av utsleppsreduksjonane mellom sektorane og fører til overgang til meir gunstige transportformer.

Auka transportarbeid gjer at klimagassutsleppa frå luftfart og vegtrafikk har auka frå 1990 til 2014 med høvesvis 43 og 31 pst. For same periode har klimagassutsleppa frå jernbanesektoren og frå innanriks sjøtransport og fiske gått ned med høvesvis 3 og 9 pst. Det vil variere kor raskt ulike tiltak reduserer klimagassutsleppa. Regjeringa vil arbeide vidare med tiltak som har effekt på kort og lang sikt, t.d. ved å stimulere til bruk av meir energieffektive køyretøy.

Noreg har meldt til FN at vi vil ta på oss ei vilkårsbunden forplikting om minst 40 pst. utsleppsreduksjon i 2030 samanlikna med 1990, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU*. Noreg er i dialog med EU om å inngå ein avtale om felles oppfylling av klimaforpliktinga. Ved ei felles oppfylling med EU vil Noreg få eit nasjonalt 2030-mål for utsleppsreduksjonar i ikkje-kvotepliktig sektor og ei bane for samla utslepp i ikkje-kvotepliktig sektor gjennom perioden 2021–2030. Forpliktinga vil etter alt å døme nåast med ein kombinasjon av utsleppsreduksjonar nasjonalt og utnytting av fleksibiliteten for samarbeid med andre europeiske land om utsleppsreduksjonar. I Noreg utgjer utsleppa frå transport den største delen av utsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor. Da er det teke omsyn til at meste parten av utsleppa frå luftfart er omfatta av EUs kvotesystem og ikkje er ein del av ikkje-kvotepliktig sektor.

EU-kommisjonen la i juli 2016 fram eit forslag til bindande innsatsfordeling for årleg reduksjon av klimagassar i ikkje-kvotepliktig sektor i perioden 2021–2030. Kommisjonen har foreslått eit eige mål for utslepp frå ikkje-kvotepliktig sek-

tor for kvart EU-land i spennet 0 til 40 pst. samanlikna med 2005-nivået. Fordelinga av innsatsen mellom EU-landa er gjort ut frå BNP pr. innbyggjar, der landa med høgast BNP har fått måltal i den øvre delen av skalaen. For å ta omsyn til kostnadseffektivitet har kommisjonen gjort ein innbyrdes omfordeling av måla til dei rikaste landa. I innleiinga til forslaget omtaler kommisjonen også Noregs intensjon om felles oppfyljing. Her går det fram at Noreg med utgangspunkt i BNP pr. innbyggjar ville fått eit mål på 40 pst. Endeleg avgjerd må vente til ein avtale mellom Noreg og EU er ferdigforhandla. Regjeringa vil kome til Stortinget når innsatsfordelinga er klar.

For å redusere klimagassutsleppa frå vegtrafikken foreslår regjeringa i budsjettet for 2017 tiltak som gir lågare utslepp frå kvart køyretøy, betre kollektivtransporttilbod, legg til rette for gange og sykling i storbyområda og som stimulerer til overgang av godstransport frå veg til sjø. Regjeringa foreslår andre klimatiltak, m.a. som oppfølging av Grønn skattekommisjon, jf. omtale i Meld. St. 1 (2016–2017) Nasjonalbudsjettet og Prop. 1 LS (2016–2017) Skatter, avgifter og toll i 2017.

Meir energieffektive lette køyretøy og innblanding av biodrivstoff gir lågare klimagassutslepp pr. kilometer. Gjennomsnittleg utslepp frå nye personbilar er redusert frå 177 g CO₂ pr. km i 2006 til 100 g/km i 2015, og 94 g/km første halvår 2016. Frå 1. oktober 2015 auka omsetningskravet for biodrivstoff til vegtrafikk frå 3,5 pst. til 5,5 pst. Det er krav om 35 pst. klimaeffekt i berekraftskriteria for biodrivstoff. Frå 1. januar 2017 foreslår regjeringa å auke det generelle omsetningskravet til 7 pst. med eit delkrav for avansert biodrivstoff på 1,5 pst. I begge krava tel 1 liter avansert biodrivstoff som 2 liter.

Utsleppauken frå vegtrafikken i 2015 var på 0,8 pst., medan trafikkveksten var 2 pst. I 2015 var klimagassutsleppa frå vegtrafikken 10,3 mill. tonn CO₂-ekvivalentar, som utgjer 19,1 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Ved utgangen av perioden 2014–2017 vil klimagassutsleppa frå vegtrafikken venteleg vere om lag som ved starten av perioden. Vegprosjekta som opnar i 2017 vil redusere klimagassutsleppa frå trafikken med 7 700 tonn i året.

Ved utgangen av første halvår 2016 var det 85 054 el-personbilar i Noreg mot 53 628 på same tid i 2015. Det blir bygd stadig fleire ladestasjonar for elbilar. Den nye parkeringsforskrifta som tek til å gjelde 1. januar 2017 set som vilkår at alle vilkårsparkeingsplassar må innehalde et visst tal ladestasjonar frå og med 1. januar 2018. Ved utgangen av første halvår 2016 var det 26 hydrogendrivne personbilar i Noreg.

Førebelse tal frå Vegdirektoratet viser at tapte bompengeinntekter på grunn av elbilfritaket utgjorde om lag 370 mill. kr i 2015. Det er vidare gjort overslag for eit inntektstap som følgje av elbilfritak på 500–600 mill. kr i 2016 og 600–900 mill. kr i 2017. Tapet av ferjeinntekter som følgje av at elbil betaler redusert takst er rekna til 12 mill. kr i 2015 og 15 mill. kr i 2016.

Riksvegferjene slapp i 2015 ut 0,26 mill. tonn CO₂. Batteriferja Ampere på sambandet E39 Lavik–Oppedal har redusert utsleppa med 1 800 tonn CO₂ pr. år. Nye inngåtte kontraktar er venta å redusere utsleppa med 14 400 tonn CO₂ i året. Det vil lysast ut kontraktar for ferjedrift med krav om null- og lågutsleppsferjer der det ligg til rette for det.

Klimagassutsleppa frå både diesel og materialar i byggefasen var under planlegginga av vegprosjekta rekna til 44 000 tonn. Statens vegvesen har starta arbeidet med å redusere klimagassutslepp frå anleggsarbeid og drift/vedlikehald gjennom å finne gode måtar å stille krav til material, maskinar og arbeidsmetodar.

Jernbaneverket vil halde fram med å berekne utsleppa av klimagassar av utbyggingsprosjekt og stille miljøkrav til leverandører. Jernbaneverket har som mål å utvide verktøyet for berekningar av byggeutslepp til å omfatte meir enn sjølve bygginga av jernbanetrasear og plattformar. Jernbaneverkets handlingsplan for energieffektivisering for 2014–2017 er gjennomført som planlagt. I 2017 vil Jernbaneverket revidere handlingsplanen og inkludere fleire klimatiltak.

For å stimulere til miljøvennlege og utslippsreducerande løysingar på skip har Kystverket frå og med 2015 innført ei miljørabattordning for losberedskapsavgifta. Fleire hamner har dei siste åra innført liknande miljørabattar for anløpsavgifta og for nokre hamnevederlag. Kystverket vil i 2017 arbeide med å betre kunnskapen om klimagassutslepp frå skipsfarten gjennom Havbase.no og historiske AIS-data. Gjennom deltaking i FN's internasjonale maritime organisasjon (IMO) er Noreg ein pådrivar for å utvikle eit godt internasjonalt rammeverk for klima- og miljøvennleg skipsfart. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for den norske deltakinga.

Som eit av få land i verda har Noreg innført CO₂-avgift på innanriks flygingar. Flyselskapa må i tillegg svare kvotar for utsleppa frå flygingar i EU/EØS-området. I tillegg har Noreg teke aktivt del i miljøarbeidet gjennom International Civil Aviation Organization (ICAO) der ein m.a. tek sikte på å etablere ein global marknadsmekanisme for kjøp av utslepp frå andre sektorar.

På kort sikt er dei viktigaste utsleppsreduserande tiltaka å skifte ut flyflåten og å effektivisere bruken av luftrommet. Forbetra navigasjonsteknologi gir høve til meir nøyaktige og fleksible inn- og utflygingsprosedyrar. På noko lengre sikt kan også innfasing av biodrivstoff vere relevant. Å blande inn syntetisk biodrivstoff i konvensjonelt jetdrivstoff er sertifisert til bruk i sivile kommersielle flygingar. Avinor AS har sett av inntil 100 mill. kr over 10 år for tiltak og prosjekt som kan hjelpe til å fase inn biodrivstoff i norsk luftfart. I januar 2016 kunne Oslo lufthavn, Gardermoen, som første internasjonale lufthamn i verda, tilby drivstoff innblandet med jetbiodrivstoff til alle flyselskap som fyller drivstoff på lufthamna.

Etappemål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støv

Lokal luftforureining

Dårleg luftkvalitet fører til alvorlige helseplager for befolkninga. Norge er blant dei landa i Europa med lågast risiko for tidleg død som følgje av lokal luftforureining.

I 2015 blei krava i forureiningsforskrifta innfridd i alle byar, med unntak av Oslo, der kravet til årsmiddel for NO₂ blei overskride. Den viktigaste kjelda til NO₂ er vegtrafikk.

Ei framskriving for Oslo som Transportøkonomisk institutt og Norsk institutt for luftforskning har gjort, gav grunn til å tru at NO₂-utsleppa ville auke fram til og med 2015, for deretter å bli redusert etter som bilparken blir skifta ut. Krava i forskrifta til lokal luftkvalitet for NO₂ kan ved ugunstig vør bli brote fram til mellom 2020 og 2025 om det ikkje blir sett i verk nye tiltak. Det har derfor vore arbeid med grunnlag for lågutsleppssoner, miljødifferensierte bompengesatsar og tidsdifferensierte bompengesatsar. Stortingets lovvedtak i mai 2016 gir heimel til at ein kommune, med samtykke frå departementet, kan få innføre lågutsleppssone for å redusere miljøulempene frå vegtrafikken. Departementet har hatt ein sentral forskrift med nærmare reglar om slike soner på offentleg høyring.

Statens vegvesen vil i 2017 halde fram arbeidet med lokale luftkvalitetsmålingar og prognosar for å varsle befolkninga om forureininga. Det vil bli arbeid vidare med å undersøke utslepp frå bilar i verkeleg trafikk og ved låge temperaturar. Resultata så langt viser at NO_x og NO₂-utslepp frå tunge køyretøy, som bussar og lastebilar, blir kraftig redusert for EURO VI-køyretøy, medan diesel privatbilar ikkje oppnår like god effekt av innføring av EURO 6-krava.

Dei viktigaste kjeldene til svevestøv er eksosutslepp, vegslitasje, vedfyring og langtransportert forureining. I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen i 2017 halde fram med tiltaka mot svevestøv i fleire byar. Det er framleis nødvendig med generelle tiltak som t.d. piggdekkgebyr, setje ned fartsgrensene om vinteren, bruke saltløysing og auka reinhald for å dempe at støv kvervlar opp frå vegbana. Bruk av piggfrie dekk er avgjerande for å redusere svevestøv. Det er berre Bergen og Oslo som har vedteke piggdekkgebyr.

Statens vegvesen arbeider med å betre kunnskapen om samanheng mellom piggdekk, produksjon av svevestøv og reinhald av vegane, m.a. i eit felles nordisk forskingsprosjekt. Vegstøv i lufta er eit produkt av både direkte utslepp når køyringa skjer og støv i vegbanen og i vegkanten som blir kvervla opp. Støv som ligg på bakken kan i varierende grad fjernast gjennom reinhald. Reinhaldet må optimerast ut frå maskintype, fart, kapasitet og kostnader. Eit forsøk viser at dei maskinane som gir best reinhald må halde låg fart (2-3 km/t) og dermed har avgrensa kapasitet pr. maskin.

For skipsfarten kan landstrøm bidra til reduserte lokale utslepp. Det er heimel for å avvise skip frå hamn, men det føreset at ei rekkje kriterium er oppfylte. Som eit tiltak mot akutt luftforureining har Kystverket samarbeidd med Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet om å vurdere miljøeffekten og næringskonsekvensane av å avvise skip frå sentrumsnære hamner. Rapporten konkluderer med at avvising av skip frå hamn kan ha ein viss effekt som eit akuttiltak for å betre luftkvaliteten i Bergen og i Stavanger. Ein må likevel gjere lokale undersøkingar av alle dei viktige kjeldene til luftforureining for å avgjere om avvising av skip frå hamn er eit hensiktsmessig tiltak for å betre luftkvaliteten.

Støy

I vegsektoren er det er krevjande å nå dei nasjonale måla for støy. Auka trafikk og bustadbygging i støyutsette område gjer at folk blir meir eksponerte for støy, medan særleg redusert fart og endringar i motorteknologi reduserer støyen. Statens vegvesen har rekna at om lag 13 000 personar som bur ved riksveg, har innandørsstøy på over 38 dBA i bustaden. Nye vegar som blir lagde utanom tettstader og mindre byar medverkar til at færre blir utsette for støy.

I 2017 blir det gjort tiltak på om lag 44 bustader som har støynivå over 38 dBA innandørs, og 18 bustader får tiltak på grunn av grensa i forureiningsforskrifta på 42 dBA innandørs. I perioden

2014–2017 blir det gjennomført støytiltak i tråd med planen. Dei aller fleste støytiltaka kjem som konsekvens av utbygging av nye vegar. Støykrava i forureiningsforskrifta vil vere innfridde for tilnærma alle hus der det var kjent overskriding ved inngangen til perioden. Det vil fortsatt kunne dukke opp hus med overskriding som følgje av nye støyberekningar.

Forskinga viser at dei mest kostnadseffektive tiltaka er dei som reduserer støyen ved kjelda, dvs. tiltak på asfaltdekke og bildekk og fart. Statens vegvesen hadde eit program for å skaffe meir erfaring med legging, vedlikehald, brukstid, kostnader og støyeffekt med finkorna asfalt. I tillegg til tiltak som gjeld køyretøy og støysvake vegdekke, er det viktig å halde ved like eksisterande støyskjermar, slik at dei gir den forventade effekten.

Fartsnivået har verknad på støynivået. Det er blitt utarbeidd eit nytt fartsgrensesystem der miljø, mennesket si toleevne ved samanstøyt, veggeometrien og trafikanten si forståing er grunnpillalar. Arbeidet blir vidareført med utarbeiding av nye kriterier for alle fartsnivå. Etter planen vil dei blir vedtekne i 2017.

I 2016 starta Jernbaneverket arbeidet med den femårlege rullerande støykartlegginga, som i samsvar med forureiningsforskrifta og EU sitt rammedirektiv for støy skal leverast i 2017. Jernbaneverket har god kontroll på dei lokale tiltaka. Framover er det planlagt å greie ut støyreduserande effekt av førebyggjande vedlikehald og fornying av materiell og infrastruktur. Skinnesliping er eit døme på eit vedlikehaldstiltak som òg reduserer støy. Tiltaket er tidlegare berre gjennomført i Oslo-området, men kan vurderast som støytiltak i andre tettbygde område. Sporvekslar med dynamiske sporkryss er eit anna effektivt støytiltak som til no har vore lite brukt. Etter jernbanereforma skal Jernbanedirektoratet følgje opp det vidare arbeidet og arbeide med å skaffe meir kunnskap om bremseklossar i komposittmateriale på godstog.

Det er egne grenser for støy for hamner i forureiningsforskrifta. Anleggseigar er ansvarleg for tiltak. Mange hamner har utarbeidd støysonekart og sett i verk tiltak. Kystverket legg opp til å utarbeide ei oversikt over støyutfordringar i hamnene.

Avinor arbeider aktivt med problemstillingar knytt til støy. Selskapet tok initiativ til å opprette eit nasjonalt helikopterstøyutval i 2012. Også Avinor gjennomfører strategiske støykartleggingar kvart femte år. Dette inneber kartlegging av støy ved dei fire største lufthamnene. I 2017 skal Avinor gjere ei ny strategisk støykartlegging. Kartlegginga blir basert på trafikkgrunnlaget i 2016 og

vil bidra til å vise kor mykje den sivile luftfarten påverkar SPI (støyplageindeks) og talet på støyutsette. Innføring av helikoptertypen Sikorsky S92 til offshoretransport har medført ein vesentleg auke i flystøybelastninga ved nokre lufthamner.

Vasskvalitet og miljøskadelige kjemikalier

Noreg har gjennom EØS-avtalen slutta seg til EUs vassdirektiv. For å sikre gjennomføringa av direktivet i Noreg er det utarbeidd ei forskrift som har til formål å sikre at vassmiljøet, inkludert kystvatn, blir skjerma og brukt på berekraftig vis. Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor deltek i arbeidet med å følgje opp vassforskrifta. I 2017 vil dei arbeide vidare med å prioritere og gjennomføre tiltak i samsvar med tiltakslistene som er utarbeidd i samband med forvaltningsplanane for vassområda.

For vegsektoren er det i størst grad avrenning frå veger og tunnelar som påverkar vasskvaliteten. Vegsalting kan påverke jordsmonn, grunnvatn, overflatevatn og naturmangfald både i vatn og på land. Dei seinare åra har den samla saltbruken i vegsektoren auka, trass i at det har vore sett i verk fleire tiltak for å redusere bruken. I vintersesongen 2015/2016 var det totale forbruket av salt på om lag 265 000 tonn. Dette er det høgste forbruket som er registrert, og inneber ein auke på 26 000 tonn frå 2014/2015-sesongen. Noko av auken kan forklarast med meir strenge krav til friksjon og godkjente føreforhold om vinteren, og endra klimatiske forhold med meir hyppige skifte i vèret. Statens vegvesen har starta eit arbeid for å auke kunnskapen om andre underliggjande årsaker bak utviklinga i saltbruken.

Overvaking av saltpåverking blei gjennomført i 68 innsjøar i 2016. Resultata frå undersøkingane tyder på at tilsig av vegsalt held fram å vere ein betydeleg miljøpåverknad i fleire vegnære innsjøar. I 2017 vil noko nær halvparten av innsjøane som blei undersøkte i 2016 bli følgt opp for å sjå nærare på utviklinga over tid. Samstundes skal det gjerast biologiske undersøkingar for å få betre kunnskap om effektar av saltpåverking i innsjøane. I tillegg til salt er forureining av metall og miljøgifter ei utfordring. Prosjektet NORWAT (Nordic Road Water) som blei avslutta i 2016, har auka kunnskapen om korleis ein kan planleggje, byggje og drifte vegnettet slik at risikoen for forureining av metall og miljøgifter kan reduserast. I 2017 held arbeidet fram med å implementere resultata.

Risikoen for negativ påverknad på vassmiljø frå jernbanesektoren er størst ved bygging av ny jernbane og ved større byggjeprojekt ved eksis-

terande bane. Etter jernbanereforma skal Jernbanedirektoratet følgje opp at tiltak for å redusere påverknaden frå kjende forureiningskjelder, eksisterande verkstader og plantevernmiddel blir sette i verk.

Jernbaneverket har sett i gang ei omfattande og systematisk kartlegging av forureina grunn. Kartlegginga er ferdig i 2016. Dei høgst prioriterte tiltaka vil bli gjennomført i 2017. Jernbanedirektoratet vil følgje opp dette arbeidet.

Kystverket skal ta omsyn til vasskvalitet og naturpåverknad ved søknad om tiltak etter havne- og farvannsloven og ved eigne tiltak i hamner og farleier. Skipstrafikk inneber risiko for akutt forureining m.a. etter grunnstøytingar og kollisjonar. Arbeidet med sjøtryggleik og beredskap er viktig for å hindre og å avgrense skadeverknadene av akutt forureining.

I 2017 vil Kystverket ha ferdig eit FoU-prosjekt som vil gi eit betre grunnlag for å vurdere maritim infrastruktur si påverknad på vasskvaliteten.

Kystverket vil i 2017 føre vidare arbeidet med å oppdatere det faglege grunnlaget for heilskapleg revidering av forvaltningsplanen for Barentshavet-Lofoten.

Risiko for vatn- og grunnforureining frå drifta av Avinors lufthamner er i hovudsak knytt til flyaving, baneaving, brannøving og risiko for drivstofflekkasjar. I tillegg er område forureina frå historisk aktivitet, t.d. frå bruk av fluorhaldige stoffar i brannskum.

Avinor har utarbeidd ei klassifisering av kor sårbare lufthamnene er. Lufthamnene med dei mest sårbare naturområda har dei strengaste sikringstiltaka for tekniske anlegg og kan ha ei meir omfattande miljøovervaking for å dokumentere miljøtilstand og effekt av eventuelle tiltak. Avinor vil gjennomføre tiltak der dette er nødvendig.

Etappemål: Bidra til å redusere tapet av naturmangfald

På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det vere vanskeleg å reversere negativ påverknad på naturmangfaldet. Transportetatane arbeider med å auke kunnskapen på området. Når transportetatane planlegg nye samferdselsanlegg, prøver dei å unngå inngrep i verna naturområde, tyngre inngrep i større samanhengande naturområde, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde. Viss ein ikkje kan unngå tap av viktige naturverdiar, skal nødvendige avbøtande og restaurerande tiltak setjast i verk.

Ingen vegprosjekt som opnar i 2017 er vurdert til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø eller ha inngrep i eller i nærleik til nasjonalparkar eller landskapsvernområde. I 2017 vil ein registrert konflikt mellom veg og naturmangfald bli utbetra.

Det vil i perioden 2014–2017 vere løyst 38 konfliktpunkt mellom veg og naturmangfald, medan målet var 35. Det blei i 2014 løyst nokre fleire konfliktar enn målet, fordi det var kartlagd konfliktar som ikkje var kjende da måla blei utarbeidde. Nokre konfliktar er ikkje blitt løyste, da løysinga vil innebere å flytte vegen. I tråd med måla har det i perioden ikkje blitt opna vegprosjekt med svært stor negativ konsekvens for naturmangfald. Om lag 45 daa i naturreservat vil vere utsette for effektar av inngrep eller nærleik av veg. Målet var 0 daa. Avviket kjem av prosjektet E6 Frya–Sjoa i Oppland.

Det blei i 2016 gjennomført eit samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket for å kome fram til eit sett av standardiserte metodar for å gjennomføre før- og etterundersøkingar i samferdselsprosjekt.

Jernbaneverket arbeider med å inkludere omsyn til naturmangfald i utgreiingane sine, i planleggingsfasen, ved bygging av ny jernbane, og ved at omsyn til naturmangfald blir følgde opp i etterkant. Dette inkluderer m.a. arbeid for å redusere bruk av plantevernmiddel gjennom miljøtilpassa vedlikehaldsplaner for vegetasjonskontroll, arbeid med å kjempe mot framande skadelege arter, kartlegging og opprydding av forureina grunn og farleg avfall og pilotprosjekt med kompensasjon for øydelegging av naturområder (økologisk kompensasjon).

Ingen av jernbaneprosjekta som etter planen skal vere ferdigstilte i 2017, har svært stor negativ konsekvens for naturmiljø.

Dei fleste konfliktane mellom naturmangfald og jernbane skriv seg frå bruk av plantevernmiddel. Desse konfliktane vil langt på veg utbetrast med det pågåande arbeidet med å integrere omsyn til verdifull natur i vedlikehaldsplanar for vegetasjonsrydding langs sporet. Jernbaneverket arbeider med ein plan for å fase ut bruken av plantevernmiddel. Jernbanedirektoratet vil følgje opp dette arbeidet, som òg vil ha kome langt i 2017. Nokre konfliktar er det ikkje råd å utbetre i kombinasjon med togtrafikk, t.d. der jernbanen har negativ påverknad på fugleliv i naturreservat grunna støy, eller der hogst og sprøyting langs sporet er nødvendig.

Fysisk kompensasjon for arealbeslag vil m.a. bli gjennomført i samband med fellesprosjektet

E16 – Ringeriksbanen. I 2014 blei tre jernbaneprojekt utpeikte som moglege pilotprosjekt for å vurdere fysisk kompensasjon av natur: Dobbeltspor Sørli–Brumunddal, Ringeriksbanen og dobbeltspor Trondheim–Stjørdal. Arbeidet i pilotprosjekta skal vidareførast i 2017.

Ingen av prosjekta som Kystverket opnar i 2017 er vurderte til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. Kystverket har som målsetting i løpet av 2017 å innføre krav om før- og etterundersøkingar i alle prosjekt der det kan vere risiko for store negative konsekvensar for naturmangfaldet. I samband med større enkeltprosjekt har Kystverket utgreidd og vidareutvikla metodar for skånsame inngrep og avbøtande tiltak. I samband med eigne hamne- og farleisprosjekt vil Kystverket føre vidare samarbeidet med kommunar og Miljødirektoratet for å rydde opp i forureina hamnebasseng.

Fleire av lufthamnene i Noreg har store naturverdiar innanfor eller rett i nærleiken av lufthamna. Særleg store areal av ugjødsla slåttemark langs rullebanane kan utgjere viktige erstatningsbiotopar. Det er ikkje planlagt utbyggingar i 2017 utanfor område som allereie er regulerte til lufthamnformål.

Etappe mål: Avgrense inngrep i dyrka jord

Dei store veganlegga som opnar i 2017 har kravd om lag 44 daa dyrka jord. I prosjektet E18 Retvet–Vinterbro, som er under planlegging, blir det forsøkt å kompensere for tapet av dyrka jord ved å etablere nye jordbruksareal. Erfaringane vil leggje grunnlaget for den eventuelle vidare bruken av dette verkemiddelet.

I prosjektet E18 Riksgrensa–Ørje blir det lagt beslag på om lag 33 daa fulldyrka jord, mens prosjektet rv 509 Sømmevågen vil krevje omdisponering av 24 daa fulldyrka jord til vegformål.

For inngrep i dyrka jord er det eit avvik på om lag 200 daa mellom venta verknad i Statens vegvesens handlingsprogram for 2014–2017 (2 100 daa) og resultat etter fire år (2 292 daa). Avvika kjem m.a. av at det blei lagt beslag på 62 daa i samband med prosjektet E6 Hage–Gylland i Sør-Trøndelag (2013), som ikkje var med i det opphavlege talgrunnlaget.

Det er i perioden opna fleire firefeltsvegar gjennom område med mykje dyrka mark, noko som er årsak til dei relativt store areala med dyrka mark som har blitt omdisponert til vegformål.

Ingen av dei aktuelle jernbaneprojekta er melde å gi tap av dyrka jord i 2017.

6.2.4 Universell utforming

Etappe mål: Medverke til at heile reisekjeder blir universelt utforma

Universell utforming av transportsystemet er eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Regjeringa vil derfor utvikle og leggje transportsystemet til rette slik at flest mogleg blir sikra ein god mobilitet, og at ein i størst mogeleg grad finn løysingar som alle kan nytte. Der det er nødvendig, skal det finnast hjelpemiddel eller assistanse. Strategien er å fjerne eksisterande barrierar og hindre at nye oppstår.

All ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthammer, blir bygde med universell utforming. Tiltak som medverkar til samanhengande, universelt utforma reisekjeder der mange har nytte av dei, blir prioriterte.

Strekingsvise oversyn viser at det er om lag 250 knutepunkt og 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet. Om lag 65 pst. av desse haldeplassane ligg utanfor by/tettstad (5 000 innbyggjarar eller fleire). Om lag 1 000 av haldeplassane på riksveg ligg langs stamrute for kollektivtrafikk. Statens vegvesen arbeider med å gjere haldeplassane og knutepunkta meir tilgjengelege.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til at om lag 900 haldeplassar og om lag 100 knutepunkt langs riksvegane skal utbetrast til universell utforming i perioden. Om lag 190 haldeplassar og 12 viktige kollektivknutepunkt blir utbetra i perioden 2014–2017.

I 2017 er det planlagt å utbetre 37 haldeplassar og 3 viktige knutepunkt på riksvegnettet til å bli universelt utforma.

Fornynging av haldeplassar blir sett i samanheng med andre tiltak som blir gjennomførte langs riksvegane, t.d. utbygging av gang- og sykkelanlegg, utbetring av gangfelt, og arbeidet dei andre forvaltningsnivåa gjer med å betre utforminga av eigne haldeplassar og knutepunkt. I tillegg kjem tiltak i dei komande bymiljøavtalane. Lokalt og regionalt samarbeider Statens vegvesen med kommunar og fylkeskommunar om å utbetre haldeplassar og knutepunkt.

Statens vegvesen har eit godt samarbeid med andre statlege aktørar. Universell utforming er del av nye rettleiarar om by- og nærmiljøplanlegging, turvegar mv. Kommunar, fylkeskommunar og statlege etatar samarbeider i enkeltprosjekt, bypakkar og bymiljøavtalar, der vegeigar har ansvar

for informasjon og medverknad. Fleire kommunar er i gang med lokale gåstrategiar i tråd med tilrådingane i nasjonal gåstrategi. Kartlegging av ganglenker til kollektivtrafikk er starta, og framkome og trafiktryggleik i sambruksareal blir undersøkt.

Fylkeskommunar skal saman med kommunar og Statens vegvesen peike ut knutepunkt der det skal vere tilgjengeleg assistanse for personer med nedsett funksjonsevne. Avinor, Jernbaneverket og Statens vegvesen har dialog om knutepunktutvikling med universell utforming.

Ein viktig del av den universelle utforminga er pålitelege tilhøve for trafikantane heile året. Statens vegvesen prioriterer betre drift og vedlikehald av gangareal, særleg vinterdrift og rutinar for å sikre universell utforming, med vesentleg skjerp på krav i nye kontraktar frå 2013. Statens vegvesen har fleire FoU-prosjekt om kvalitet og drift av gang- og sykkelveggar, på tvers av etatar og som del av reisekjeder med kollektivtransport.

Den nasjonale reiseplanleggaren blir utarbeidd som ein plattform der reisande på sikt skal kunne planleggje reisa, kjøpe billett og få relevant informasjon undervegs. Informasjon om tilgjenge på stoppestader og på transportmidla blir tilgjengeleg. Dette bidreg vesentleg til å byggje ned informasjonsbarrierar og gjer det enklare å reise kollektivt.

Krava til universell utforming av riksvegferjene er skjerp på dei siste åra, m.a. til utforming av og tilkomst til toalett og salong. For å medverke til å nå målet om heile reisekjeder med universell utforming kartlegg Statens vegvesen status for universell utforming av kaianlegga.

Statens vegvesen har utarbeidd eit registreringsopplegg som inkluderer ferjer og stoppestader i sambanda med omsyn til samanhengande reisekjeder, som blir lagt til grunn for vidare kartlegging. Så langt viser kartlegginga at mange ferjekaianlegg manglar samanhengande anlegg for gåande, slik at ein kan gå mellom busstopp, venterom og ferja, utan kryssande biltrafikk. Dei fleste ferjeleia har ikkje eigne oppstillingsfelt for køyretøy for forflyttingshemma, slik at mannskapet kan vinke desse inn på merka plassar på ferja. Det er heller ikkje alltid at venterom og toalett på ferjeleiet er tilgjengeleg for alle.

Jernbane

Det er i dag 336 stasjonar med persontogtrafikk på det norske jernbanenettet. Full universell utforming krev at både den fysiske utforminga på sta-

sjonen og informasjonssystemet oppfyller krava for universell utforming.

Ved inngangen til planperioden 2014–2017 var to stasjonar klassifiserte som universelt utforma (fysisk utforming) og 101 stasjonar klassifiserte som tilgjengeleg. Ingen stasjonar hadde universelt utforma informasjonssystem. Ved utgangen av fireårsperioden er prognosen at 28 stasjonar blir klassifiserte som universelt utforma (fysisk utforming) og 95 stasjonar klassifiserte som tilgjengeleg. Informasjonssystemet vil oppfylle minstekrav til universell utforming på alle stasjonar ved at det formidlar informasjon om avgangar og avvik både auditivt og visuelt.

Full universell utforming vil omfatte 28 stasjonar. Dette gjeld alle stasjonane på Østfoldbanen, Østre linje, fire stasjonar på IC Lillehammer–Skien, tre stasjonar på «Trønderbanen» (Trondheim–Steinkjer), tre stasjonar på Gjøvikbanen og lokalstrekningar rundt Oslo. Strekningane blir trafikkerte av universelt utforma tog med unntak av «Trønderbanen» og Gjøvikbanen. I sum vil 54 pst. av dei reisande kunne nytte stasjonar klassifisert som universelt utforma og tilgjengeleg.

I 2017 er det planlagt å oppruste Hell stasjon til universell utforming. Oppgradering av Oslo lufthamn, Gardermoen (T2) og bygging av ny stasjon Oteråga på Nordlandsbanen vil gi begge stasjonane vurderinga tilgjengeleg.

Jernbaneverket legg vekt på å fjerne mindre hindringar ved t.d. betre kontrastmarkering og fjerne fysiske hinder i gangsoner. Dette er ofte mindre kostnadskrevjande tiltak. Jernbanedirektoratet skal følgje opp dette arbeidet, som er planlagt å vere ferdig i 2017.

Lufthamner

I arbeidet med universelt utforma bygningsmasse følgjer Avinor AS krava i plan- og bygningsloven og tilhøyrande byggetekniske forskrifter, og andre relevante føresegner. I praksis blir universell utforming implementert på lufthamner i samband med nybygg eller ved ombyggingar. I første rekke gjeld dette terminalbygg, men også tårn av omsyn til eigne tilsette.

I samarbeid med Luftfartstilsynet kartlegg Avinor lufthamnene, slik at det kan leggast til rette for planlagde og koordinerte tiltak. Kartlegginga har føregått sidan 2014, og i løpet av 2016 vil ytterlegare fem lufthamner kartleggast. I 2016 skal det etablerast ein overordna tiltaksplan. Tiltaksplanen skal sikre at alle avvika bli utbetra. Alle lufthamnene som Avinor AS disponerer, skal vere universelt utforma i 2025. For dei store luftham-

nene er krava om universell utforming i dag tilfredsstilt med 70–80 pst.

På dei 15 største lufthamnene blir det etablert informasjonsmonitorar med m.a. større fontar for svaksynte. Innsjekkings- og informasjonsskrankar er plasserte etter krava i teknisk forskrift. Det blir òg arbeid med IT-løysingar som vil kunne gjere reiseopplevinga enklare for alle reisande, m.a. gjeld dette såkalla «beacons» som er Bluetooth-senderar som sender ut signal som kan fangast opp av mobiltelefonen, og aktivere eit bestemt tilbod eller informasjon.

Avinor har arbeid med å finne ombordstigningsløysingar som er universelt utforma i tilfelle

der det ikkje er mogleg å bruke bru. Dei har m.a. hatt eit pilotprosjekt med Aviramp på Molde lufthamn. Avinor vurderer òg andre løysingar, før dei gjer ei større anskaffing. M.a. planlegg selskapet å kjøpe ein «ny generasjon» trappeklatrarar som har blitt testa og utprøvd.

På dei to største lufthamnene, Bergen lufthavn, Flesland, og Oslo lufthavn, Gardermoen, blir det no bygd nye terminalbygg. Dei vil ivareta omsynet til universell utforming både av bygg og innstallasjonar.

7 Omtale av særlege tema

7.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart, post, elektronisk kommunikasjon (ekom) og førebyggjande sjøtryggleik, hamnesikring og statleg beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik: Meld. St. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet*, jf. Innst. 426 S (2012–2013) og Meld. St. 21 (2012–2013) *Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, jf. Innst. 425 S (2012–2013). I tillegg kjem Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013) og Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge og Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren* av 2015.

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett, og sørge for at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Etatane, tilsyna og selskapa i sektoren har òg eit sjølvstendig ansvar for å sikre tryggleiken innan sitt eige ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein sentral del av dette er samarbeid på tvers i samferdselssektoren og med andre styresmakter og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Samferdselssektoren står overfor eit komplisert og samansett risiko-, trussel- og sårbarheitsbilete. Tryggleikutfordringane er i stor grad knytte til klimaendringar, store ulykker og til terrortruslar og -anslag. I tillegg er IKT-tryggleik blitt stadig viktigare i arbeidet med å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett innan bane-, veg-, kyst- og luftfartssektoren og innan ekom og post.

Som følge av m.a. eit endra risiko- og sårbarheitsbilete la Samferdselsdepartementet hausten 2015 fram ein ny strategi for samfunnstryggleik i

samferdselssektoren. Strategien gir dei overordna føringane for arbeidet, og skal medverke til ei systematisk og heilskapleg tilnærming i sektoren.

Arbeidet med samfunnstryggleik i samferdselssektoren skal ta utgangspunkt i tre overordna mål:

- Unngå store uønskte hendingar som skader personar, miljø eller materiell
- Minske følgjene av slike hendingar om dei likevel skulle oppstå
- Sikre framkome i transport- og kommunikasjonsnett både i normalsituasjon og under påkjenningar.

Den tredelte målformuleringa gjer det tydeleg at tryggleik skal forståast både som fråvær av skade og fråvær av driftstans og driftsforstyringar. For å nå desse måla krevst det kontinuerleg innsats frå styresmaktene og verksemdene i sektoren med å sikre infrastruktur, system og funksjonar, styre og regulere trafikk og anna aktivitet i transportnett og transportsystem, og kontinuerleg beredskapsplanlegging og handtering av uønskte hendingar.

Departementet har vidare identifisert klimatilpassing, IKT-tryggleik og sikring av kritiske objekt og funksjonar, som dei områda verksemdene i sektoren særleg skal prioritere. På bakgrunn av den nye overordna strategien skal verksemdene i 2016 utarbeide eigne strategiar og handlingsplanar for arbeidet med samfunnstryggleik. Oppfølginga av desse skal prioriterast i 2017.

For å fremje dei overordna måla og dei prioriterte områda vil departementet, etatane og selskapa halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar skal leggjast til grunn for å forbetre planverket eller setje i verk andre førebyggjande tiltak. Verksemdene skal vidare arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå og med aktørar i andre land. Det blir m.a. gjennomført ei nasjonal IKT-øving hausten 2016.

Klimatilpassing

Topografi, variert klima med store temperaturvariasjonar og utfordrande grunntilhøve med t.d. kvikkleire gjer at Noreg har betydelege utfordringar knytt til flaum og skred. Flaum- og skredrelaterte hendingar skader infrastruktur og bygg, og utgjer ein fare for liv og helse. Manglande drenering og system for å handtere flaum gjer infrastrukturen særleg utsett ved meir nedbør. Vegar og jernbane som i utgangspunktet skulle tålt påkjenningane frå vatn, sviktar når dei blir utsette for intens nedbør. Samferdselsetatane arbeider derfor med å tilpasse infrastrukturen og gjere han meir robust og med å styrkje evna til å oppretthalde transport, og kommunikasjon trass i påkjenningar frå uvêr.

Klimaendringane får innverknad på infrastruktur på tvers av sektorar, og samordning er derfor sentralt. Programmet «Førebygging – naturfare, infrastruktur, flom og skred» (NIFS) blei gjennomført i perioden 2012–2015. NIFS er ei felles satsing mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket og Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) og blei etablert for å sikre meir robust infrastruktur, trygg busetting, trygg samferdsel og god skred- og flaumfarevarsling. Resultata og tilrådingane frå NIFS har lagt eit godt grunnlag for ein nasjonal strategi for handtering av flaum og skred. Samarbeidet mellom aktørane vil først vidare gjennom arbeidet med strategien som blir starta opp i 2016.

Regjeringa har oppretta eit nettverk kalla Naturfareforum som saman med den nasjonale strategien skal leggje til rette for at etatane kan styrkje kunnskapen om, og handteringa av naturfarar, særleg flaum og skred. Arbeidet vil vere ein sentral del av arbeidet for å setje i verk Noregs nasjonale plikter i det globale rammeverket for katastrofeførebygging, Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030. Samarbeidet vil omfatte etatar, infrastruktureigarar, utdanningsinstitusjonar, grunneigarar og andre aktørar lokalt og regionalt.

Naturfareforum vil etablere og gjennomføre prosjekt der både offentlege og private aktørar er med. Alle sider av handteringa av naturskaderisiko vil bli omfatta av arbeidet, frå å utarbeide kunnskapsgrunnlaget via å førebyggje ved arealplanlegging og sikring, til å handtere og følgje opp etter hendingar.

IKT-tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innan IKT-tryggleik kan grovt delast i to. Det eine er departementets ansvar for tryggleik og beredskap i offentlege ekomnett og ekomtenester, medrekna internett. Det andre er rolla departementet har som pådrivar for at etatane og selskapa i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for IKT-tryggleik i eiga verksemd, m.a. ved å følgje opp krav og tiltak i Nasjonal strategi for informasjonssikkerhet frå 2012 med tilhøyrande handlingsplan frå 2015.

For å fungere godt og kunne levere sine tenester er nær sagt heile det norske nærings- og samfunnsliv i dag avhengig av dei verdiane og funksjonane som ekomnett og -tenester leverer. Det same gjeld for grunnleggjande samfunnsfunksjonar som energiforsyning, vassforsyning, helseteneste, samferdsel, beredskap og pengestell. Ekomnett- og tenester som har god tryggleik og er robuste mot utfall og angrep, er derfor avgjerande for eit velfungerande samfunn og for å møte krava samfunnet og folk flest har til trygge og til tilgjengelege tenester.

Ekomnetta er sikrere enn nokon gong tildlegare, og fleire tilbydarar har medført meir robuste nett. Mange av netta er likevel avhengige av kvarandre og av sentrale funksjonar. Det er derfor framleis behov for tiltak som gjer det mindre sannsynleg med utfall, gjer netta meir robuste og reduserer konsekvensane for samfunnet ved utfall.

Fleire uønskte hendingar dei siste åra, særleg ekstremvêret Dagmar i romjula 2011, viser kor avhengig samfunnet er av fungerande ekomtenester. Programmet «Forsterket ekom» har sidan medverka til å styrkje den lokal krisehandterings-evna, gjennom auka reservestraumkapasitet og redundans i ekomnetta. Sju kommunar fekk forsterka ekom i 2015. Midlar som blei løyvde i 2016 har sørga for at forsterka ekom er under planlegging og etablering i 15 nye kommunar. Midlar frå programet har òg finansiert legging av fiberkabel mellom Bodø og Røst. Programmet blir finansiert med statleg tilskot og held fram i 2017.

Dei siste åra har òg nye typar tryggleikstruslar og frå nye aktørar auka. Det har gjort det nødvendig å stille strengare krav til tryggleiken og robustheita i ekomnetta. For å få ein forsvarleg tryggleik i netta har Samferdselsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit pålagt tilbydarane å gjennomføre fleire tekniske og organisatoriske tiltak. Tilbydarane har slutta godt opp om dette arbeidet. For å følgje opp tilrådinga i Na-

sjonal strategi for kommunikasjonstryggleik har Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit etablert NkomCSIRT som er eit operativt miljø for å handtere cyberhendingar og cyberangrep i ekomsektoren. CSIRT er venta å vere fullt operativ frå sommaren 2017.

Oversikt over risiko- og sårbarheit, kontinuerleg arbeid med beredskap og handtering av hendingar er sentralt i arbeidet med å gjere ekominfrastrukturen meir robust. I april 2016 publiserte Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit ein overordna risiko- og sårbarheitsanalyse av ekomsektoren som identifiserer dei risikoområda det er knytt høgst risiko til. Analysen vil gjennomførast årleg og vil vere med å avgjere kva for tryggleiks- og beredskapstiltak som skal prioriterast framover.

Digital sårbarheit er omtala fleire stader i Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge* og i NOU 2015: 13 *Digital sårbarhet – sikkert samfunn* (Lysneutvalet). I sistnemnde er det peika på fleire viktige faktorar som gjeld tryggleik i ekomnett og -tenester, og det er foreslått tiltak for å styrkje beredskapen og redusere den digitale sårbarheita innan både ekom- og transportsektoren.

Transportsystema i samferdselssektoren er i aukande grad avhengig av komplekse IKT-system. Viktige trafikk- og transportstyringssystem som tidlegare har vore lukka, er no tilkobla internett, og nye ITS-løysingar blir tekne i bruk i alle delar av transportsektoren. Den teknologiske utviklinga går òg i retning av fleire sjølvgåande køyretøy og køyretøy som er tilkobla internett. Dette gjer transportsystema meir sårbare både for teknisk svikt og dataangrep. Ikkje minst gjeld dette for dei delar av transportsektoren der bruk av internett og ulike IKT-løysingar er saumlaust integrert i dei fleste kritiske infrastrukturar og samfunnsviktige funksjonar.

Lysneutvalet meiner transportsektoren bør vie eksisterande og kommande digitale sårbarheiter enda større merksemd, og at innsatsen også må rettast mot internasjonale samarbeidsfora. Utvalet rår vidare til å styrkje tilsynsmyndigheitene innan IKT-tryggleik i transportsektoren, og at sektoren vurderer beredskapsplanane og kontrollerer dei opp mot digitale sårbarheiter og reserveløysingar. Samferdselsdepartementet vil følgje opp tilrådingane frå utvalet i samarbeid med underlagte transportetatar og selskap.

Førebyggjande tiltak må supplerast med tiltak som gjer verksemdene i stand til å overvake eigen IKT-infrastruktur. I tillegg til eigne dedikerte IKT-tryggleiksmiljø er fleire av verksemdene i trans-

portsektoren tilknytt NorCERT og det nasjonale varslingsystemet for digital infrastruktur (VDI), som sikrar kontinuerleg overvaking av datatrafikken og vernar mot angrep. Transportverksemdene har vidare etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar i arbeidet med IKT- og informasjonstryggleik.

Sikring av kritiske objekt og funksjonar

Samferdselsdepartementet er ansvarlig for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. Samfunnskritisk infrastruktur og funksjonar er anlegg, system og tenester som er nødvendige for å ivareta tryggleiken og dei grunnleggjande behova i befolkninga.

Systemsvikt, ulykker og tilsikta handlingar er kjende utfordringar for samferdselssektoren og kan ha store konsekvensar for både liv og helse, og for transport- og kommunikasjonsevna. Eit endra trusselbilete og nylege hendingar både i inn- og utland har gjort sikring og beredskap mot terrorhandlingar til eit særleg viktig og prioritert område innan sektoren.

Ein robust og påliteleg infrastruktur er basert på gode risiko- og sårbarheitsanalysar. Oversikt over samfunnskritisk infrastruktur er ein føresetnad for eit godt førebyggjande arbeid. Gjennom prosjektet «Analyse av sårbarhet og risiko innan samferdsel – kartlegging av kritiske objekt (SAMROS II)» har Samferdselsdepartementet i samarbeid med underlagte etatar og selskap identifisert viktige framføringslinjer, strekningar, knutepunkt, styringssystem og liknande, der bortfall vil gi særleg store konsekvensar, anten for samferdselssektoren sjølv eller for samfunnet elles. Samferdselssektoren har også utpeikt skjermingsverdige objekt etter lov om førebyggjande tryggleik (tryggleiksloven). Arbeidet med å sikre dei kritiske delane av samferdselsinfrastrukturen, held fram i 2017.

For å kartleggje sårbarheiter og utfordringar knytt til å handtere terrortruslar mot kollektivtransporten gjennomførte departementet i 2014 prosjektet «Sårbarheit og beredskap innan kollektiv persontransport» (SOBPERS). Ut frå funna og tilrådingane har Jernbaneverket fått i oppdrag å leie eit arbeid for å samordne planverk og etablere felles tiltaksnivå for å handtere tilsikta hendingar, mellom aktørar innan kollektivtransporten. Arbeidet er førebels avgrensa til aktørar ved større knutepunkt i hovudstadsområdet.

Andre saker

Samferdselssektoren omfattar ressursar og infrastruktur som er viktige for evna til andre sektorar og samfunnsområde til å oppretthalde funksjonar i kriser, og er derfor ein viktig del av den nasjonale beredskapen og totalforsvaret. Departementet har m.a. det overordna ansvaret for å sikre og leggje til rette for ein nødvendig sivil transportberedskap. Transportberedskapen i Noreg er tufta på offentleg-privat samarbeid, og i ei krise vil godt samvirke mellom transportstyresmaktene og private transportaktørar vere viktig for å kunne oppretthalde tilstrekkeleg transportevne. I 2016 har departementet derfor starta arbeidet med å revitalisere det Rådgivende forum for sivil transportberedskap. Dette arbeidet held fram i 2017.

Departementet vil i 2017 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med etatane og selskapa. Deltaking i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført i departementet, etatane og selskapa.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren skal etatane dekke over dei ordinære budsjetta, og dei inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett.

7.2 Kollektivtransport

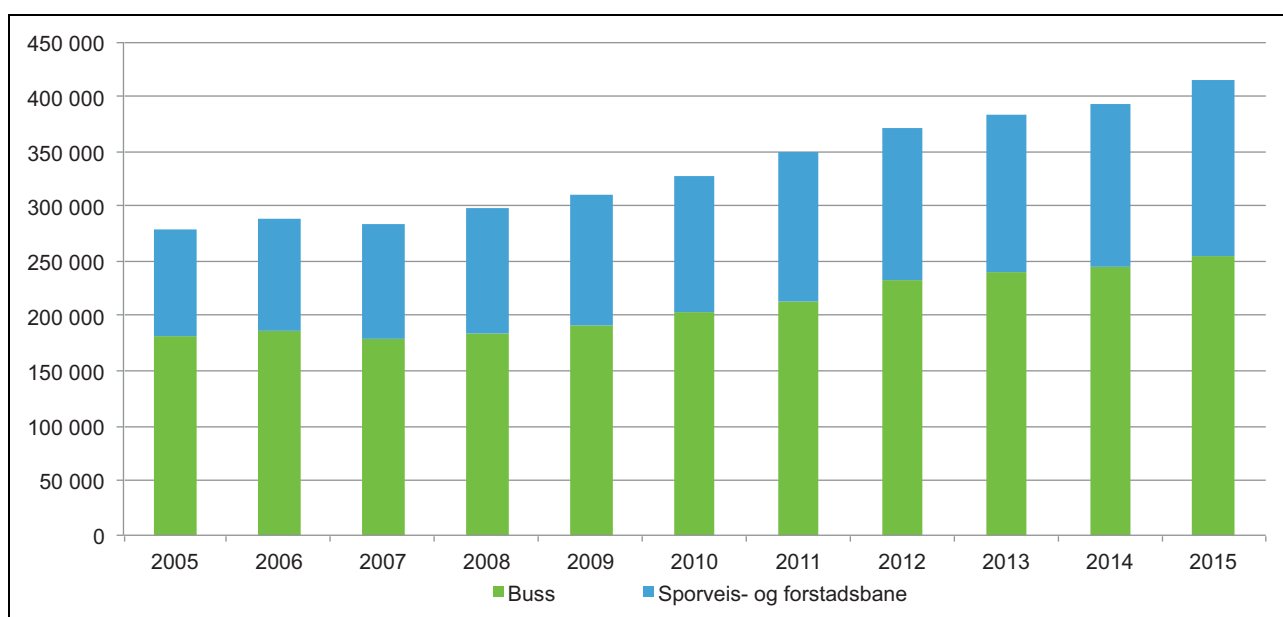
I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Det blei i meldinga også presentert ein kollektivtransportpolitikk for byområda og ein for distrikta. Departementet la i september 2014 fram ein handlingsplan for kollektivtransport, jf. omtale nedanfor.

Ansvaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og fleire statlege etatar. Ei sentral utfordring for å gjere kollektivtrafikken konkurransedyktig og attraktiv er å samordne utvikling av tilbudet på tvers av forvaltningsnivåa, etatane, transportmidla og transportselskapa.

7.2.1 Utviklinga i kollektivtransporten

Utviklinga i kollektivtransporten har dei seinare åra vore positiv. Statistikken for kollektivtransport frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var vel 600 mill. passasjerar som reiste med kollektivtransport i 2015. Dette er ein auke på om lag 36 pst. frå 2005 og 4,7 pst. frå 2014. Dei siste åra har auken vore størst i dei større byområda. Den største veksten har vore for skinnegåande passasjertransport med ein auke på om lag 57 pst. frå 2005 til 2015.

Om lag 415 mill. passasjerar reiste med lokal kollektivtransport i byområda (ekskl. jernbane) i 2015, som var ein auke på 5,6 pst. frå 2014. I perioden frå 2005 til 2015 har veksten i den lokale kollektivtransporten i byområda vore på om lag 50 pst. Utviklinga er vist i figur 7.1.



Figur 7.1 Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

7.2.2 Løyvingar til kollektivtransporten

Statlege løyvingar til kollektivtransportsystemet går over veg- og jernbanebudsjetta. Staten gir vidare tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak. Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane.

For løyvingar som er direkte retta mot kollektivtransport over Samferdselsdepartementets

budsjett, er løyvingane for 2017 redusert med 249,5 mill. kr frå saldert budsjett 2016. I tillegg kjem løyvingar til tiltak for gåande og syklende og tilskot til gang- og sykkelveggar i kommunar og fylkeskommunar. Reduksjonen i løyvingar gjeld i hovudsak belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda og bymiljøavtalar. M.a. vil 170 mill. kr frå 2017 inngå i bymiljøavtalen mellom staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune, jf. kap. 1330, post 64.

Tabell 7.1 Løyvingar til kollektivtransport

	(i 1 000 kr)		
	Saldert budsjett 2016	Forslag 2017	Pst. endr. 2016/2017
Kjøp av persontransport med tog	3 249 900	3 284 500	1,1
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	18 031 000	17 955 200	-0,4
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming, riksvegnettet	89 500	97 600	9,1
Bymiljøavtalar	300 000	200 000	-33,3
Belønningsmidlar til bymiljøavtalar	0	170 000	
Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	100 000	229 800	129,8
Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	1 380 000	939 700	-31,9
Særskilde tilskot til kollektivtransport	54 200	78 300	44,6
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	23 204 600	22 955 100	-1,1

7.2.3 Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet la i september 2014 fram ein handlingsplan for kollektivtransport som blir følgt opp i dei årlege budsjetta. Planen skal bidra til å konkretisere kva som må gjerast for å styrkje miljøvennlege og arealeffektive transportløyvingar og samanfattar ulike tiltak på området.

Bymiljøavtalane skal leggje til rette for at veksten i persontransporten i storbyområda skjer ved kollektivtransport, sykkel og gange, og skal stimulere til å føre ein areal- og transportpolitikk som skal gjere det lettare å nytte attraktive alternativ til privatbilar.

På sikt skal staten inngå bymiljøavtalar med alle dei ni største byområda. Bymiljøavtalane er nærmare omtalte i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Dei byområda som ikkje inngår ein bymiljøavtale før avtalen om belønningsmidlar går ut, kan

søkje om å få ny fireårig avtale om belønningsmidlar. Det er foreslått å løyve 939,7 mill. kr til belønningsordninga i 2017. Ordninga er nærmare omtalt i del II under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Å betre datagrunnlaget er ein del av handlingsplanen for kollektivtransport. I samband med bymiljøavtalane og vidare oppfølging av nullvekstmålet er det ein føresetnad at ein på ein god måte kan måle utviklinga i persontrafikken og i transportmiddelfordelinga. Frå 2016 blir det gjennomført kontinuerlege reisevaneundersøkingar. Tidlegare har dei blitt gjennomførte om lag kvart fjerde år. I dei ni største byområda er trafikkregistreringspunktta betra, slik at ein har eit representativt utval for å måle utviklinga i biltrafikken. Gjennom Statens vegvesens FoU-program BEDRE BY forsøker ein å betre transportmodellane og datagrunnlaget til dei samfunnsøkonomiske analysane som blir brukte som grunnlagsmateriale i Nasjonal transportplan og konseptvalutgreiingar (KVVU).

Forskningsprogrammet skal sjå på korleis ein betre kan modellere og analysere ulike kvalitetar ved kollektivtransporten, arealbruk, parkering og infrastruktur for syklistar.

Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbaneverket og KS starta arbeidet med å utvikle eit rammeverk for knutepunktutvikling. Godt fungerande knutepunkt tilbyr effektive og enkle overgangar for dei reisande. I tillegg er byutvikling, arealutvikling og fortetting rundt knutepunkt viktige element i knutepunktutviklinga. Prosjektet skal leie til to sluttresultat; ein rettleiar for lokal og regional knutepunktutvikling felles for alle trafikkslag og eit opplegg for ein standard arbeidsprosess. Sentrale tema som skal drøftast i prosjektet er aktørane sitt ansvar, linjenett og lokalisering, storleik og tilgjenge, innhald og utforming, samfunnstryggleik og beredskap, og finansiering og gjennomføring.

Innfartsparkering kan gjere kollektivtransporten lettare tilgjengeleg i område med dårleg tilgang til kollektivtransport. Desse parkeringsplassane bør lokaliseras slik at den lengste delen av reisa blir gjennomført med kollektivtransport, ikkje med bil. Jernbaneverket og Statens vegvesen skal stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar. Vidare skal dei to etatane saman med aktuelle fylkeskommunar og kommunar vurdere kva stasjonar/haldeplassar som særleg er eigna for fortetting/byutvikling og for innfartsparkering.

For å betre konkurranseevna til kollektivtransporten, særleg i rushtida, er farten viktig. Utbygging av kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss har gitt betre framkomst for kollektivtransporten dei siste åra. Utviklinga i framkomst for buss blir følgt gjennom systematiske målingar på stamlinjenettet for kollektivtrafikken. Statens vegvesen gjennomfører to årlege teljingar av køyretøy i kollektivfelt på målepunkt i dei fem største byane. Stadig fleire av teljingane skjer elektronisk.

Statens vegvesen og Jernbaneverket følgjer opp hovudmålet i Nasjonal transportplan om universell utforming av transportsystemet. Sjå omtale i kap. 6.

Stortinget har bedt regjeringa ta initiativ til å opprette ei nasjonal ordning med tilbod om elektronisk billett for sømlause kollektivreiser over heile landet, jf. oppmodingsvedtak nr. 518 frå sesjonen 2013–2014. Samferdselsdepartementet har starta arbeidet med å etablere ein nasjonal, konkurransenøytral reisepanleggjar for kollektivtrafikken og legge til rette for elektronisk billettering. Det er foreslått å løyve 33,1 mill. kr til desse

tiltaka i 2017. Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

For å utvikle gode transportløysingar og for å sikre at innsatsen blir retta mot dei mest effektive tiltaka er det viktig å ha både breie fagmiljø med rett kompetanse og godt samarbeid mellom aktørane som er involverte i planlegging og tilrettelegging. Statens vegvesen har fått eit særskilt ansvar for å utvikle kompetanse om kollektivtransport. I samarbeid med Lunds Tekniska Högskola blir mastergradkurs i kollektivtransport arrangert på NTNU for tredje gong hausten 2016. Fagbok i kollektivtransport blir oppdatert og skal vere ferdig i både norsk og svensk versjon innan utgangen av 2016.

Gjennom dialog med ekspressbussnæringa arbeider Statens vegvesen vidare med å sikre betre haldeplassar for ekspressbussar langs riksvegnettet.

7.3 Nordområda

Regjeringa vil styrkje transportsystemet i nord i tråd med føringane i Nasjonal transportplan 2014–2023 og den forsterka innsatsen som Solberg-regjeringa har lagt opp til. Formålet er å sikre framkome og styrkje konkurransekrafta til næringslivet gjennom auka innsats for å betre infrastrukturen. Det er ei positiv økonomisk utvikling i dei tre nordlegaste fylka, og dette fører til meir transport. Transportsystemet i nord er tett vevd saman med nabolanda, og det er derfor viktig med eit tett samarbeid om å utvikle dei grensekryssande sambanda. Samarbeidet er dels langsiktig og strategisk, og dels handlar det om konkrete prosjekt og operative spørsmål.

Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Russland har for tida leiarskapen og har arbeidd med å revidere og oppdatere felles transportplan for Barentsområdet frå 2013 og rapporten om vegsystemet i Barentsområdet frå 2015. Det er venta at dokumentet er ferdig i 2017. Ein oppdatert felles transportplan for Barentsområdet vil m.a. fastsetje eit nettverk med transportkorridorar mellom dei fire nabolanda i nord og vere eit grunnlag for framtidige nasjonale transportplanar. Transportnettverket omfattar alle transportformene, men vegsystemet er naturleg nok det mest omfattande. Sverige vil etter planen ta over leiarskapen hausten 2017.

Samferdselsdepartementet vil i 2017 prioritere statlege midlar til å vidareføre utbygginga av E6 vest for Alta i Finnmark. Prosjektet E6 Halselv–Møllnes blir opna for trafikk i desember 2016,

men nokre restarbeid blir gjennomførte i 2017. I tillegg blir utbygging av E6 på strekninga Storsandnes–Langnesbukta vidareført med sikte på trafikkopning i desember 2017. Anleggsarbeida på prosjektet E6 Tana bru startar i oktober 2016, og prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2019.

E105 Storskog–Hesseng i Finnmark er det einaste vegsambandet mellom Noreg og Russland. Arbeidet på strekninga starta i 2011. I 2017 blir det prioritert midlar til å vidareføre prosjektet E105 Elvenes–Hesseng. Strekninga er planlagt opna for trafikk i september 2017.

I Troms blir utbygginga av prosjektet E6 Sørkjøsfjellet vidareført. Prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2017. I tillegg blir skredsikringsprosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen vidareført. Dette prosjektet er venta opna for trafikk mot slutten av 2018.

I Nordland er det sett av midlar til å vidareføre utbygginga av E6 Helgeland. Prosjektet E6 Helgeland nord omfattar utbetring og utbygging av om lag 62 km veg, fordelt på 10 delstrekningar. Heile utbygginga inngår i ein vegutviklingskontrakt. Anleggsarbeida starta i september 2015. Prosjektet E6 Helgeland sør omfattar utbetring og utbygging av om lag 80 km veg, fordelt på 9 delstrekningar, der 7 av dei inngår i ein vegutviklingskontrakt. Kontraksforma inneber at same entreprenør skal ha ansvaret både for utbetningsarbeidet og det meste av drifta og vedlikehaldet. Arbeida som inngår i vegutviklingskontrakten, er planlagt starta tidleg i 2017. Det er òg sett av midlar til å vidareføre utbetningsarbeid i fleire av tunnelane på E6 mellom Korgfjellet og Fauske. Prosjektet E6 Hålogalandsbrua blir vidareført i 2017. Skredsikringsprosjektet Trældal–Leirvik på E10, som er ein del av prosjektet, blei opna for trafikk i september 2015. Hålogalandsbrua vil etter planen bli opna for trafikk sommaren 2018.

E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms skal planleggjast for gjennomføring som eit OPS-prosjekt. For å sikre raskare gjennomføring er det vedteke at staten skal overta den vidare planlegginga av strekninga. I tillegg er det lagt opp til å gå rett på arbeidet med reguleringsplan, og reguleringsplanlegging pågår.

Vidare er det sett av midlar til utbetringstiltak på eksisterande vegar i Nord-Noreg, som breiddutvidingar, fjerne flaskehalsar og utbetre særleg trafikkarlege punkt.

Tiltak på vegnettet er nærmare omtalt i del II under Vegformål.

Den differensierte arbeidsgivaravgifta blei endra i 2014. Verksemder i transportsektoren er

ikkje lenger omfatta av denne. Som kompensasjon er det løyvd midlar til m.a. infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Tiltaka er omtalte i del II.

Målt i tonn går i dag om lag 2/3 av godstransporten på jernbane i Noreg på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige er banen viktig for godstransporten mellom Sør- og Nord-Noreg. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett av 1,1 mrd. 2013-kr til investeringstiltak på Ofotbanen i perioden 2014–2017. Med forslaga i budsjettet for 2017 er dette innfridd og tiltaka i hovudsak gjennomførte. Tiltaka omfattar auka kryssingskapasitet, straumforsyning og terminal- og stasjonstiltak. Bjørnfell kryssingsspor blei teke i bruk i 2014, medan Rombak kryssingsspor blei teke i bruk i 2015. Tiltak for forsterka straumforsyning på Ofotbanen blir slutførte i 2016. Arbeidet med auka sporkapasitet ved Narvik stasjon er planlagt å starte opp i 2017, medan arbeidet med nytt kryssingsspor ved Djupvik starta opp sommaren 2016, og det er planlagt å ta det i bruk i 2017. Det er òg planlagt å byggje ein ny omformarstasjon i Narvik eller ved Sildvik, som erstattar eksisterande omformar ved Rombak. Den nye omformaren skal gi kapasitet til meir godstrafikk på Ofotbanen.

På Nordlandsbanen held ein fram arbeidet med å forlengje kryssingsporet på Oteråga og å etablere ein haldeplass på Reitan. I 2017 er det sett av 66,6 mill. kr til vidare arbeid og ferdigstilling av tiltaka. Det er planlagt å ruste opp godsterminalen i Fauske i 2017, slik at han får auka kapasitet til å ta i mot meir godstrafikk og kombinerte transportar.

Samferdselsdepartementet har lyst ut nytt anbod på regionale ruteflygingar i dei fire nordlegaste fylka. Fristen var opphavleg 8. august 2016, men blei utsett til 22. august 2016. Nye kontraktar vil gjelde frå 1. april 2017.

Avinor AS har sendt søknad til Luftfartstilsynet om konsesjon for ny stor lufthamn i Mo i Rana som erstatning for dagens lufthamner i Mo i Rana og Mosjøen. Samferdselsdepartementet har gjort ei ekstern utgreiing av konsekvensane av ein endra lufthamnstruktur på Helgeland.

Det blir gjennomført ein analyse av vêrtilhøva for ny stor lufthamn på Gimsøy i Vågan kommune i Lofoten. Analysen vil vere ferdig innan utgangen av 2016. Når resultatane er klare, vil den vidare prosessen om ei ny lufthamn som erstattar lufthamnene i Svolvær og Leknes, bli vurdert.

I Hammerfest er det også undersøkingar av nye område for ei eventuell ny lufthamn. Vêrmålingane i Fuglenesdalen blir avslutta våren 2017. I

2017 blir det gjort ei totalvurdering av korleis vêrtilhøva påverkar forholda på Grøtnes og Fuglenesdalen.

Avinor tok over ansvaret for drifta av Bodø lufthamn frå Forsvaret 1. august 2016, jf. omtale i del II under Luftfartsformål.

Narvik lufthamn, Framnes blir stengd 31. mars 2017. Bygginga av den nye Hålogalandsbrua på E6 kortar ned reisetida til Evenes lufthamn med om lag 20 minutt når brua opnar for trafikk sommaren 2018.

Avinor planlegg eit nytt senter i Bodø som skal fjernstyre tårn ved mindre lufthamner. Senteret skal etter planen drifte om lag 15 tårn. Overføringa vil skje i perioden 2018–2020.

Norsk nærvær på Jan Mayen blir oppretthalde også etter at Loran-C-stasjonen på øya blei lagt ned frå 1. januar 2016. Den geografiske plasseringa gjer at øya er godt eigna for referansestasjonar for satellittbaserte navigasjonssystem.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining og den førebyggjande sjøtryggleiken i nord, og ivareta norske kyststatsinteresser internasjonalt når det skal utviklast regelverk. Barents-Watch er eit overvåkings- og informasjonssystem som til ei kvar tid skal gi ei samla og heilskapleg oversikt over aktiviteten i norske hav- og kystområde, også i nordområda. Om lag 25 etatar og forskingsinstitusjonar er med i arbeidet. Barents-Watch er organisatorisk ein del av Kystverket.

For å sikre at AIS-overvakinga av fartøy i havområda er driftssikker og kostnadseffektiv, vil det i 2017 bli sett i drift fleire norske AIS-satellittar. Våren 2015 blei ein jordstasjon for å laste ned trafikkovervåkingsdata frå satellittane sett i drift i Vardø.

Kystverket utarbeidde i 2015 ein miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen. Analysen gir eit betre grunnlag for å dimensjonere beredskapen mot akutt forureining ved Svalbard og på Jan Mayen. Som oppfølging av analysen er det m.a. kjøpt inn oljevernustyr til Sysselmannen sitt fartøy Polarsyssel, gitt oljevernsertifikat til lokale fartøy på Svalbard og utplassert hurtig responsustyr i Longyearbyen.

Longyearbyen hamn er omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023. Kystverket fekk i desember 2015 i oppdrag å gjennomføre ei utgreiing for å vurdere ulike konsept for ny hamnestruktur i Longyearbyen, jf. Prop. 1 S (2015–2016). Endeleg rapport med tilråding om vidare framdrift skal leverast hausten 2016.

Det blei i 2015 etablert ei analyseining ved Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø. Her er det tilsett personell frå Kystverket og Fiskeridirekto-

ratet. Oppgåvene er m.a. å avdekkje ulovleg fiske og ureglementert transport av gods. Eininga kan òg få fram informasjon som er interessant for andre offentlege etatar som tollvesen og politi.

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å greie ut eit oljevern- og miljøseinter i Lofoten/Vesterrålen i samarbeid med Olje- og energidepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Eit førebels sekretariat med arbeidsstad i Kystverkets lokale i Kabelvåg, skal greie ut og utvikle eit konsept med forslag til lokalisering, arbeidsoppgåver, organisering og finansiering av oljevern- og miljøseinteret. Sekretariatet la sommaren 2016 fram ein midtvegsrapport om utgreiingsarbeidet. I sluttrapport som skal vere ferdig 15. februar 2017, blir det utarbeidd forslag til endeleg formål og delmål for senteret.

7.4 Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft

7.4.1 Reform av transportsektoren

Som det m.a. blei gjort greie for i Prop. 1 S (2014–2015) har Samferdselsdepartementet starta eit omfattande reformarbeid. Formålet er auka samfunnsøkonomisk lønnsemd samla sett i transportsektoren, med ei finansiering innanfor dei rammene som handlingsregelen set. I arbeidet er det lagt opp til heilskaplege løysingar for transportsektoren.

Reformer i vegsektoren

Utbyggingsselskap for veg

Eit samla opplegg med styring, finansiering, oppstartsportefølje og andre oppgåver for utbyggingsselskapet blei presentert i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformer i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015). Regjeringa legg opp til at selskapet skal byggje ut hovudvegnettet meir heilskapleg og raskare enn utbygging i tradisjonell forstand. Dette vil raskare styrkje konkurranseevna til næringslivet, gi ein meir effektiv, føreseieleg og tryggare vegtransport og meir veg for pengane. For å nå desse måla legg selskapet opp til utbygging over lengre og meir samanhengande strekningar og prioriterer dei strekningane med høgast samfunnsøkonomisk lønnsemd. Vidare legg selskapet opp til å ta entreprenørane sin kompetanse tidleg inn i prosjekta, og det har varsla meir standardisering og industrialisering av ulike løysingar i utbyggingsprosjekta.

I samsvar med avtalen mellom staten og Nye Veier AS skal selskapet rapportere om effektiviteten i vegutbygginga samanlikna med om desse oppgåvene hadde blitt løyst på vanleg måte. Selskapet skal t.d. jamleg rapportere om framdrifta, kvaliteten og økonomien for inngåtte vegutbyggingsavtalar og om administrasjonskostnader målt mot samanliknbare verksemder.

Nye Veier AS var fullt operativt frå 1. januar 2016. Det er i 2016 løyvd 1,3 mrd. kr til selskapet. Løyvinga skal trappast opp til eit løyvingsnivå på 5 mrd. 2016-kr frå og med budsjettet for 2018. Regjeringa foreslår å løyve 3,1 mrd. kr til selskapet i 2017.

Bompengereform

I Meld. St. 25 (2014–2015), jf. Innst. 362 S (2014–2015), var det ein omtale av arbeidet med dei ulike elementa i bompengereforma. Vegdirektoratet har fått hovudansvaret for å gjennomføre dei delane av reforma som gjeld regionale bompengeselskap og utferdarrolla. Ei nærmare omtale er gitt i del II under Vegformål.

Regjeringa foreslår ei tilskotsordning for å redusere bompengetakstane utanfor dei store byområda. Ei nærmare omtale av ordninga er gitt i del II under Særskilte transporttiltak.

Offentleg-privat-samarbeid (OPS)

I Meld. St. 25 (2014–2015) blei det òg gjort greie for eit rammeverk for offentleg-privat-samarbeid (OPS) i transportsektoren. Som det gikk fram av meldinga, vil Samferdselsdepartementet fram mot neste nasjonale transportplan foreta nærmare vurderingar og prioriteringar av nye vegprosjekt for gjennomføring med OPS. Ved å sjå utbygging og vedlikehald i samanheng og med same ansvarlege utbyggar, vil dette kunne utløyse både innovasjon i utføringa med nye tekniske løysingar og metodar for utbygging som er meir kostnadseffektive i eit langt tidsperspektiv. Det kan dermed gi meir veg og eit betre vegvedlikehald for pengane. Regjeringa meiner det også er ein styrke ved OPS at ein kan kontraktfeste at kvaliteten på vegen er fast gjennom heile kontraktperioden.

Reform av jernbanesektoren

Regjeringa la i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* fram forslag til ei heilskapleg reform av jernbanesektoren, jf. også Innst. 386 S (2014–2015).

NSB AS blir vidareført som eit transportselskap, og størstedelen av Jernbaneverket blir omorganisert til statsforetak. Styrande funksjonar blir lagde til eit jernbanedirektorat. Det er lagt opp til at dei to einingane skal vere operative frå 1. januar 2017. I 2016 er det stifta tre selskap – Togmateriell AS, Reiseplan og billett AS og Togvedlikehold AS. Selskapa skal ta over Materiell selskapet AS, Salg og Billettering AS og Mantena AS, som er dotterselskap i NSB-konsernet. Dei tre selskapa blir underlagt Samferdselsdepartementet. I tillegg vil Rom Eiendom AS bli skilt ut frå NSB-konsernet og overført til Bane NOR SF.

Samferdselsdepartementet varsla i februar 2016 konkurranseutsetting av to trafikkpakker. Avtaleinngåing for første pakke er venta i august 2017. For begge pakkene legg departementet opp til trafikkstart frå desember 2018.

Departementet arbeider med å få fram gevinstane i jernbanereforma og vil utvikle og forankre kvantifiserte og målbare gevinstmål, forankre eigarskap og vurdere korleis gevinstane kan realisereast. Samferdselsdepartementet tek sikte på å kome tilbake til realisering av gevinstar av jernbanereforma i samband med budsjettet for 2018.

Anna arbeid

Samla vurdering av direktoratsfunksjonar

Som det går fram av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, vil Samferdselsdepartementet sjå på oppgåvene i Statens vegvesen og Jernbaneverket/Jernbanedirektoratet og vurdere ulike modellar for eit eventuelt sektorovergripande direktorat for veg og jernbane. Målet med eit slikt arbeid vil m.a. vere å sjå om andre modellar kan gi høgare effektivitet, lågare ressursbruk og betre samordning.

Difi ble tidleg i 2016 engasjert for å kartleggje direktoratsoppgåver innanfor veg- og jernbanesektoren. Målet var å få fram likskaper og skilnader i oppgåver og organisering, jf. Difi-rapport 2016:3 *Nytt veg- og jernbanedirektorat? Om direktoratsoppgaver i veg- og jernbaneforvaltningen*.

Nye Veier AS er oppretta, og nytt infrastrukturføretak for jernbane og jernbanedirektorat vil vere operative frå januar 2017. Difi viser til at erfaringar frå andre land tyder på at eit felles transportdirektorat som omfattar veg og jernbane, eventuelt også sjø og/eller lufttransport har fleire fordelar. Spørsmålet om eit felles direktorat bør derfor vurderast på ny når det er gjort erfaringar med ny organisering av jernbanesektoren og i lys av regionreforma som vil få verknad for sams vegadministrasjon i Statens vegvesen. Stortinget har i

samband med behandlinga av Meld. St. 22 (2015–2016) *Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver* vedteke at administrasjonen av fylkesvegnettet (delar av sams vegadministrasjon) blir underlagt dei nye folkevalde regionane, jf. Innst. 377 S (2015–2016).

Difi foreslår i rapporten også eit nærmare samarbeid og utvikling av fellestenester mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket, slik at dei i større grad kan samarbeide om planlegging av utbyggingsprosjekt, kjøp, utveksling av kompetanse, fellestenester for IKT og utnytting av spisskompetanse på overlappende fagområde. Vidare meiner Difi det er aktuelt å vurdere felles organisering på myndigheits- og tilsynsområdet før det eventuelt blir vurdert eit felles direktorat for infrastruktur.

Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til nokre av desse elementa, m.a. i meldinga om Nasjonal transportplan 2018–2029.

Ny nasjonal transportplan

Transportinfrastrukturen utgjør ein sentral del av samfunnets infrastruktur og er derfor også viktig for produktivitsveksten i landet. Produktivitetskommisjonen peiker på at det vil vere mogleg å auke avkastinga av samferdselsinvesteringane viss ein ved val av prosjekt legg større vekt på samfunnsøkonomisk lønnsemd.

I mai 2015 fekk Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS i oppdrag å lage eit grunnlagsdokument for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. Samferdselsdepartementet fekk dette dokumentet våren 2016. Planperioden blir no utvida frå 10 til 12 år, med perspektiv mot 2050. Regjeringa vil leggje stor vekt på at prioriteringane i Nasjonal transportplan 2018–2029 skal vere samfunnsøkonomisk lønnsame samla sett. Vidare vil det bli lagt vekt på at prioriteringane legg til rette for eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstillinga til lågutslepps-samfunnet.

Regjeringa tek sikte på å leggje fram meldinga om Nasjonal transportplan 2018–2029 våren 2017.

7.4.2 Program for effektivisering av Statens vegvesen og Jernbaneverket

Statens vegvesen

Statens vegvesen har utarbeidd eit program for effektivisering som omfattar heile verksemda. Programmet starta opp i 2014. Det langsiktige må-

let er at etaten innan 2023 skal redusere kostnadene som etaten sjølv kan påverke, med 10–15 pst. samanlikna med forventa utvikling utan effektivisering. Det er sett konkrete årlege mål for effektivisering fram til 2017. Effektiviseringa skal takast ut ved at ein større del av totalramma i Statens vegvesen m.a. blir brukt til drift og vedlikehald på vegnettet. Dette er ein føresetnad for at måla i Nasjonal transportplan 2014–2023 blir nådde.

I 2014 og 2015 blei innsparingane som følgje av effektivisering 150 mill. kr. I 2016 er målet 300 mill. kr. I 2017 legg Statens vegvesen opp til ei ytterlegare innsparing på om lag 140 mill. kr. Samla total innsparing i perioden frå 2014 til 2017 er derfor venta å vere i underkant av 600 mill. kr. Dette er noko lågare enn målet som blei sett ved starten av programmet. Det har teke lengre tid å realisere gevinstar enn først rekna med, spesielt innanfor byggherre og trafikant- og køyretøyfunksjonar. Statens vegvesen ventar derfor at ein større del av innsparingane blir tekne ut etter første fireårsperiode av programmet.

Lønn og kjøp av tenester utgjør størsteparten av dei kostnadene etaten sjølv kan påverke. God kontroll over desse kostnadene er derfor viktig for å nå måla for effektivisering. Statens vegvesen etablerte i 2016 eit system for styring av desse. Erfaringane er at sterkare styring av bemanning og kjøp av tenester har gitt positive effektar og er eit godt verkemiddel i arbeidet med effektivisering. Dette vil bli vidareført i 2017 i heile etaten. Det er sett eit mål om lågare vekst i talet på tilsette. Vidare er det eit mål om at nivået på kjøp av tenester går ned.

Effektivisering innanfor Statens vegvesen rettar seg mot etaten si verksemd innanfor byggherrefunksjonen, planlegging, forvaltning av riks- og fylkesvegar, trafikant og køyretøy og interne støt-tefunksjonar. Innanfor dei ulike områda av verksemda er effektivisering i 2017 planlagt realisert slik:

- *Byggherre, planlegging og forvaltning:* Statens vegvesen har oppretta ei mellombels organisasjonseining for å bidra til betre prosessar og effektivisering på vegområdet («Smart Samhandling»). Programmet har prioritert effektivisering innanfor prosessane utarbeide konkurransegrunnlag for entreprisar, reguleringsplan og tunnelforvaltning. I tillegg held arbeidet med å effektivisere og profesjonalisere kjøp av tenester fram. I 2017 er målet å effektivisere 80 mill. kr innanfor byggherre, planlegging og forvaltning, fordelt med 50 mill. kr på byggherre, 20 mill. kr på planlegging og 10 mill. kr på forvaltning av riks- og fylkesvegar.

- *Trafikant- og kjøretøyfunksjonar*: På dette området held arbeidet med digitalisering og erstatning av manuell saksbehandling med nettbaserte løysingar fram. Vidare vil det bli arbeid med sjølvbetente løysingar og andre digitale verktøy som både vil effektivisere arbeidet internt i Statens vegvesen og kome brukaren til gode. Statens vegvesen arbeider m.a. med å utvikle sjølvbetente løysingar for å melde tap av førarkort med høve til utskrift av mellombels køyrelovve, varsel om utløp av førarkort/førarrett, søkje om fartsskrivarkort (sjåførkort) for digital fartsskrivar og søkje om transportlovve. I 2017 er målet å effektivisere 20 mill. kr innanfor trafikant- og kjøretøyområdet.
- *Interne støttefunksjonar*: Statens vegvesen arbeider målretta for å effektivisere og forenkle arbeidsprosessar innanfor alle støttefunksjonar i 2017, m.a. innanfor IKT, eigedom, innkjøp og lønns- og økonomifunksjonane. Dei økonomiske gevinstane er estimerte til å vere om lag 40 mill. kr i 2017.

Jernbaneloverket

Jernbaneloverket har etablert eit effektiviseringsprogram som omfattar alle kjerneområder, inkludert drift og vedlikehald, administrasjon og støtteprosessar, trafikkstyring og anleggsmarknaden. Formålet med effektiviseringstiltaka både innanfor kjernefunksjonane og støttefunksjonane er å omdisponere midlar til fornying og å produsere meir kostnadseffektivt, slik at Jernbaneloverket innanfor eit samla budsjett kan oppretthalde tilfredsstillande nivå på vedlikehald og fornying. Effektiviseringsprogrammet har i tråd med Nasjonal transportplan 2014–2023 ein samla plan for å effektivisere på 500 mill. kr ved utgangen av 2017, og ein plan for å effektivisere på om lag 1,1 mrd. kr ved utgangen av 2023.

Effektiviseringsprogrammet er delt inn fire delprogram:

- *Effektiv trafikkstyring*: Delprogrammet inneheld tiltak for å effektivisere trafikkstyringa, med hovudvekt på å innføre ny teknologi og tilpassingar i samband med fjernstyring. Dei akkumulerte økonomiske gevinstane er estimerte til å vere om lag 18 mill. kr ved utgangen av 2016.
- *Effektiv drift og vedlikehald*: Delprogrammet omfattar tiltak for å disponere ressursar meir effektivt på tvers av geografi og fag. Dette vil m.a. skje gjennom tiltak knytt til stasjoneringsmønster for beredskap, auka tverrfagleg arbeid, fornying og standardisering av maskin-

parken, betring av teknisk dokumentasjon og vidareutvikling av tilstandsmåling for ytterlegare å optimalisere ressursane til vedlikehald. Dei akkumulerte økonomiske gevinstane er estimerte til å vere om lag 125 mill. kr ved utgangen av 2016.

- *Effektiv planlegging og bygging*: Formålet er å effektivisere prosjektgjennomføringa i planleggings- og prosjekteringsfasen, gi raskare prosjektgjennomføring, gi meir effektiv innkjøpsprosess, effektivisere eigen organisasjon, reindyrke byggherrerolla, redusere kostnader til byggherrefunksjonane og redusere entrepris- og rådgivingskostnader. Tiltaka som blir sette i gang, vil gi både kvalitative og økonomiske gevinstar. Dei akkumulerte økonomiske gevinstane er estimerte til å vere om lag 148 mill. kr ved utgangen av 2016.
- *Effektiv støtte*: Delprogrammet inneheld tiltak for å eliminere unødige arbeidsoppgåver, forenkle arbeidsprosessar gjennom å standardisere og automatisere, og forbetre systemstøtte innanfor IKT, økonomi, eigedom, dokumentasjon, tryggleik, innkjøp, lager og logistikk og HR. Dei akkumulerte økonomiske gevinstane er estimerte til å vere om lag 166 mill. kr ved utgangen av 2016.

For å følgje opp utviklinga i delprogrammene i effektiviseringsprogrammet og måle effekten av dei ulike tiltaka har Jernbaneloverket utvikla indikatorar. Jernbaneloverket rapporterer på dei overordna indikatorane i årsrapporten og følgjer opp meir detaljerte indikatorar internt.

Jernbaneloverkets effektiviseringsprogram blir ført vidare av Bane NOR SF.

7.4.3 Andre effektiviseringstiltak

Kyst

Kystverket har gjennomført fleire effektiviseringstiltak og tiltak for auka konkurranse. Konkurransenutsettinga av tilbringartenesta vil føre til at lostenesta blir meir effektiv. Ny organisering av lostenesta og enklare farleisbevisordning trekkjer i same retning. Vidare vil Kystverket effektivisere gjennom ulike tiltak som t.d. reduksjon i bemanninga, betre innkjøpsavtalar og innkjøpsforvaltning, mindre reising og bruk av konsulentar.

For dei som nyttar Kystverket sine tenester er det den digitale rapporteringsløysinga SafeSeaNet som dei siste åra har vore det viktigaste effektiviseringstiltaket. Løysinga sparar i dag næringa for om lag 250 000 papirskjema i året.

Luftfart

Der det er hensiktsmessig vil regjeringa bidra til færre, større og meir konkurransedyktige lufthamner. Regjeringa vil òg opne for konkurranse m.a. innan utvikling, drift og vedlikehald av lufthamner. Som ein del av forarbeidet til Nasjonal transportplan 2018–2029 har Avinor AS gjennomgått lufthamnkapasiteten og lufthamnstrukturen.

Flytrafikken aukar, noko som gir behov for større kapasitet på dei største lufthamnene. Terminalkapasiteten ved lufthamnene i Oslo og Bergen blir utvida i 2017, medan det vil bli vurdert å utvide kapasiteten ved lufthamnene i Stavanger og Trondheim. Det blir vurdert ein tredje rullebane på Oslo Lufthavn, Gardermoen og ein rullebane to på Bergen lufthavn, Flesland. Avinor har òg analysert lufthamnstrukturen for dei mindre lufthamnene. Analysane peiker på at kostnadene ved dei lokale lufthamnene må reduserast. Det blir vurdert nye lufthamner i Mo i Rana, Lofoten, og Hammerfest. Narvik lufthamn blir lagt ned 1. april 2017. Drifta av Fagernes lufthamn vil bli overført til lokale aktørar 1. januar 2019. Hausten 2015 starta prøvedrift av forenkla overgang (transfer) på Oslo Lufthavn, Gardermoen, som inneber at flypassasjerar som kjem frå utlandet ikkje må sjekke inn bagasjen på nytt når dei reiser vidare innanriks.

Regjeringa vil opne for konkurranse om flysiringstenester. Det er opna for konkurranse om levering av tårntenester til lufthamner utanfor Avinor. Konkurransetsetting av flysiringstenester for Avinors lufthamner blir etter planen behandla i ein komande stortingsmelding om verksemda til Avinor. Avinor arbeider òg med å leggje til rette for fjernstyrte tårn frå eit tårnsenter som skal opnast i Bodø i 2017.

Post

Ei ny postlov tok til å gjelde 1. januar 2016. Loven opnar for full konkurranse i hele postmarknaden. Arbeidet med å reformere postsektoren held fram. Samferdselsdepartementet la i mai 2016 fram Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*. Her er organiseringa av dei leveringspliktige tenestene tema, m.a. går ein over frå to til éin poststrøm på grunn av sterkt fallande etterspørsel. Etter konkurranse er det inngått en tenestekonsekjonskontrakt om avisdistribusjon på laurdagar i område utan avisbodnett.

7.5 Oppmodingsvedtak

7.5.1 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2015–2016

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av dei oppmodingsvedtaka som Stortinget vedtok i sesjonen 2015–2016.

Vedtak nr. 52, 1. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp i fergesektoren kan akselereres, og ber regjeringen rapportere om dette arbeidet i revidert nasjonalbudsjett.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Boten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi og bruk av ny teknologi i nærskipfarten, jf. Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 126 S (2015–2016).

Vedtak nr. 53, 1. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det vil være behov for å standardisere fergekontrakter, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Boten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi og bruk av ny teknologi i nærskipfarten, jf. Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 126 S (2015–2016).

Vedtak nr. 54, 1. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er nødvendig å innføre egne tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommunene eller ytterligere styrke eksisterende ordninger for bruk av ny teknologi i offentlige anbud, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Boten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi og bruk av ny teknologi i nærskipfarten, jf. Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 126 S (2015–2016).

Vedtaket nr. 55, 1. desember 2015

»Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles strenge krav til støy og NO_x- og partikkelutslipp i anbudsprosessene.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Boten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi og bruk av ny teknologi i nærskipfarten, jf. Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016).

Ved kjøp av ferjetjenester på riksvegferjesamband legges kravene i retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) til grunn. Kriteriene for industri, havner og terminaler skal gjelde både ved terminaler og under overfarten, stilles strengere krav i anbudene enn minimumskravene i retningslinjene.

Norge har sluttet seg til FNs Sjøsikkerhetsorganisasjons (IMO) MARPOL (den internasjonale konvensjonen til forhindring av marin forurensning fra skip) Annex VI, som trådte i kraft i 2005. Dette er internasjonale utslippskrav for fartøyer som trafikkerer i såkalte ECA-områder (Emission Control Areas). NO_x-utslipp er omhandlet i de såkalte Tier-kravene. Gjeldende krav er Tier II, og omfatter alle skip bygd i 2011 og senere.

Ved kjøp av ferjetjenester på riksvegferjesamband stilles det krav om Tier II, uavhengig av ferjenes byggeår. Ved utlysning av riksvegferjesambandet Moss-Horten ble det stilt enda strengere krav til utslipp av NO_x (Tier III). Kravet ble stilt for å unngå lokale og regionale utslipp i et tett befolket område.

Ved behandlingen av Meld. St. 1 (2014–2015) fattet Stortinget 1. desember 2014 anmodningsvedtak nr. 50 om at det skal stilles krav til null- og lavutslipp ved utlysning av nye anbud når teknologien tilsier det. Krav som medfører en stor grad av elektrisk drift vil, i tillegg til å redusere klimagass-

utslipp, også bidra til å redusere lokale utslipp fra ferjedriften.

Vedtaket nr. 58, 1. desember 2015

»Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at nye ferjeanbud utlyses så tidlig som mulig, uten å avslutte tidligere inngåtte kontrakter, for å sikre god tid til nybygging og utbedring av ferger og rutebåter.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Boten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi og bruk av ny teknologi i nærskipfarten, jf. Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016).

God tid fra utlysning til kontraktoppstart ved utlysning av ferjeanbud er en viktig forutsetning for å skape konkurranse i ferjemarkedet. Behov og muligheter for i større grad å koordinere utlysning av ferjeanbud vil inngå som en del av Vegdirektoratets tiltaksanalyse for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt. Tiltakene har som mål bl.a. å sikre at ferjeanbud i framtida i størst mulig grad blir lyst ut i god nok tid til at det også vil være tid til å bygge nye ferjer før kontraktoppstart. Resultatene av tiltaksanalysen vil foreligge høsten 2016 og vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtaket nr. 59, 1. desember 2015

»Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egen regi.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Boten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi og bruk av ny teknologi i nærskipfarten, jf. Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016).

Fylkeskommunal ferjedrift blir finansiert av billettinntekter og fylkeskommunenes frie midler (rammetilskudd og skatteinntekter). De frie midlene fordeles gjennom inntektssystemet for fylkeskommunene. Ett av hovedprinsippene som ligger til grunn for inntektssystemet, er at det ikke

skal gi insentiv eller føringer for fylkeskommunenes prioriteringer. Insentiver og føringer må eventuelt gis gjennom andre virkemidler, f.eks. lovkrav eller øremerkede ordninger. Ved eventuelle endrede krav til fylkeskommunene skal de tilføres eller trekkes midler i rammetilskuddet, tilsvarende anslåtte merutgifter eller innsparinger.

Fylkeskommuner og kommuner kan søke om støtte for bruk av ny teknologi gjennom statlige støtteordninger. I dag er det Enova som har de mest relevante støtteordningene for bruk av ny teknologi i anbud i ferjesektoren. Enova har brede ordninger rettet mot å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, herunder kysttrafikk. I 2015 tildelte Enova 133,6 mill. kr i støtte til Hordaland fylkeskommune for at det skulle kunne stilles strengere krav til energiforbruk og klimagassutslipp i anbudskriteriene. Støtten vil føre til flere batteriferjer og plugg-inn-hybrid ferjer i Hordaland og vil kunne resultere i innovasjon og nyttige erfaringer som framtidige anbudsprosesser kan utnytte. I 2016 har Enova tildelt til sammen 292 mill. kr til Hordaland, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal.

I revidert nasjonalbudsjett for 2016 ble det bevilget 65 mill. kr til å utviklet og innføre lav- og nullutslippsteknologi i all skipsfart med innenriksoperasjoner, inkludert havbruks- og fiskeflåten. Ordningen er nå etablert, og private aktører, slik som rederier, verft og utstyrsleverandører kan søke om støtte til å utvikle og implementere lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten. Fylkeskommuner og kommuner kan søke om støtte til å ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger i ferjesamband. Formålet er å bidra til reduserte klimagassutslipp, grønn teknologiutvikling og arbeidsplasser langs kysten.

Muligheter for i større grad å koordinere oppdragsgiversiden (stat, fylkeskommuner og kommuner) for å stille mer enhetlige krav, samt å dele kompetanse og erfaring ved utlysning av ferjeanbud, vil inngå i Vegdirektoratets tiltaksanalyse for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt. Resultatene av tiltaksanalysen vil foreligge høsten 2016 og vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 71, 3. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen omdanne rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning til de prosjektene som har vært gjennom lokalpolitisk behandling og/eller stortingsbehandling etter Prop. 119

S (2013–2014) om bl.a. overgangsordning for rentekompensasjonsordningen. Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompenger reformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprosjekter inngår i vurderingen. Rentetilskuddsordningen vil for 2016 dermed gjelde for prosjekter som er fremlagt for Stortinget fra Prop. 119 S (2013–2014) til 21. november 2015. Nye bompengeprosjekter må baseres på vurdering ovenfor.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er bl.a. Innst. 2 S (2015–2016) om nasjonalbudsjettet 2016 og forslaget til statsbudsjett for 2016.

Regjeringen har vurdert ulike innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader for bompengeselskapene og sett på andre måter å redusere bilistenes bompengeutgifter. Det foreslås en ny tilskuddsordning for å redusere bompengetakstene utenfor byområdene, jf. omtale i del II under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Videre foreslås det nye rutiner for håndtering av usikkerhet i finansieringsanalyser for bompengeprosjekter, jf. omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål (Bompenger, forskudd og refusjoner).

Vedtak nr. 78, 3. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen gi en reduksjon i landingsavgiftene på 25 pst. for fly som bruker 25 pst. bærekraftig biodrivstoff. Regjeringen tar sikte på å erstatte denne ordningen med et omsetningskrav for bærekraftig biodrivstoff i flydrivstoff fra 1. januar 2018.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er bl.a. Innst. 2 S (2015–2016) om nasjonalbudsjettet 2016 og forslaget til statsbudsjett for 2016.

Lufthavnavgiftene inkluderer start- og passasjeravgiften, avisingsavgiften og sikkerhetsavgiften. Avgiftene er betaling for tjenester flyselskaper og passasjerer benytter på Avinor AS' nett av lufthavner. Det opereres ikke med en landingsavgift i bokstavelig forstand i Norge. Departementet legger til grunn at Stortinget mener at det er startavgiften som skal reduseres med 25 pst. for fly som bruker 25 pst. bærekraftig biodrivstoff.

Fra og med 2016 fastsettes start- og passasjeravgiften på Avinors lufthavner av Luftfartstilsynet,

etter forslag fra Avinor og konsultasjon mellom Avinor og flyselskapene. Samferdselsdepartementet fastsetter i forkant en ramme for den samlede inntekten fra start- og passasjeravgiften. I henhold til forskrift om avgifter på lufthavnene til Avinor AS skal avgiftsnivået i utgangspunktet være likt for alle disse lufthavnene, og Avinor plikter å bruke sine kommersielle inntekter til å subsidiere avgiftene. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det ikke rettslig mulig å gi rabatt i lufthavnavgiftene til flyselskaper som benytter biodrivstoff. En slik rabattordning vil stride mot lufthavnavgiftenes karakter av å være en kostnadsbasert betaling for tjenester som ytes av Avinor, et prinsipp som er forankret i den globale Chicago-konvensjonen. Rabatten som i dag gis til flyselskaper for passasjervekst eller oppstart av nye ruter, er rent kommersielt begrunnet og i tråd med konvensjonen. Slike rabatter vil øke Avinors inntekter på lengre sikt og bidra til å dekke selskapets driftskostnader, slik at det generelle avgiftsnivået kan holdes lavere enn om en ikke har gitt rabattene.

Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om et omsetningskrav for bærekraftig biojetdrivstoff i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 80, 3. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen utarbeide krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog benytter lav- og nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette. Krav og tiltak skal være på plass innen 1. januar 2017. Regjeringen orienterer Stortinget om framdrift i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016. Det lages en egen strategi for Nordlandsbanen.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er bl.a. Innst. 2 S (2015–2016) om nasjonalbudsjettet 2016 og forslaget til statsbudsjett for 2016.

Det vises til omtale i Prop. 126 S (2015–2016). Regjeringen arbeider løpende med å fremme lav- og nullutslippsteknologi innen transport. Redegjørelsen under er en oppdatert status på dette arbeidet.

Miljøkrav i offentlig innkjøp av kjøretøy

Forslag til endringer i yrkestransportloven og lov om offentlige anskaffelser (forskrift om miljøkrav) ble lagt fram i Prop. 129 L (2015–2016). Lovforslaget gir hjemmel til i forskrift å fastsette krav til utslipp av forurensende stoffer ved offentlige an-

skaffelser av kjøretøy. Formålet med lovendringen er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy.

Tiltak innen drosjenæringen

Samferdselsdepartementet fremmet våren 2016 Prop. 140 L (2015–2016) med forslag til lovvedtak som gir hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen. Proposisjonen er en oppfølging av anmodningsvedtak nr. 349, jf. Dokument 8:94 S (2013–2014) og Innst. 72 S (2014–2015).

Tiltak innen rutebåter og ferjer

Staten setter i dag krav til lav- og nullutslippsteknologi i anbudene til riksvegferjene. De siste årene har staten lyst ut flere riksvegferjesamband med miljøkrav og bruk av miljø som tildelingskriterium. Utviklingskontrakten for E39 Lavik–Oppedal resulterte i ferja Ampere som er ei batterielektrisk ferje uten klimagassutslipp. Nye ferjer på rv 19 Moss–Horten vil redusere CO₂-utslippene med 30 pst. og NO_x-utslippene med over 80 pst. På rv 5 Mannheller–Fodnes og rv 55 Hella–Vangsnes–Dragsvik er det tegnet kontrakter med ferjer som gir uttesting av andre generasjons biodiesel, mens ny kontrakt på E39 Anda–Lote vil gi ei hel-elektrisk ferje og ei plugg-inn hybrid-ferje. På E39–Mortavika–Arsvågen og E39 Halhjem–Sandvikvåg er det satt krav til at det bare kan benyttes LNG, biodiesel og elektrisitet.

I 2016 og 2017 er det lyst ut eller vil lyses ut 10 nye riksvegferjesamband. I hver av disse utlysningene vil det bli utarbeidet konkrete krav om lav- og nullutslippsteknologi.

Staten har i dag ikke hjemmelsgrunnlag til å pålegge lav- og nullutslippsteknologikrav i fylkeskommunale- og kommunale ferjeandbud eller rutebåtanbud. Erfaringene fra riksvegferjedriften vil ha nytte for de fylkeskommunene som kan sette slike vilkår i ferjeandbudene. Regjeringen vurderer nå hvordan lav- og nullutslippsteknologi også kan innføres i fylkeskommunal og kommunal ferje og rutebåt drift, jf. svar på anmodningsvedtak nr. 59.

Jernbane

Samferdselsdepartementet kommer tilbake med omtale av tiltak i Nasjonal transportplan for 2018–2029.

Investeringsstøtte til energi- og klimatiltak innen transport

Regjeringen har gitt Enova i oppdrag å bidra til reduserte klimagassutslipp i transportsektoren. Det eksisterer en rekke ulike virkemidler på dette området, og Enovas innsats fungerer i samspill med det øvrige virkemiddelapparatet. Enova skal være en pådriver for teknologiutvikling som bidrar til reduserte klimagassutslipp også på transportområdet.

Enova har etablert 7 programmer innen transport, der både offentlige og private aktører kan søke om støtte. I tillegg har Enova etablert et eget program for støtte til infrastruktur for kommunale og fylkeskommunale transporttjenester. Det vises for øvrig til den årlige rapporteringen om Enovas virksomhet og resultater i Prop. 1 S for Olje- og energidepartementet.

Vedtak nr. 102, 3. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen vurdere behovet for økte bevilgninger til Redningsselskapet i revidert nasjonalbudsjett 2016.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er bl.a. Innst. 2 S (2015–2016) om nasjonalbudsjettet 2016 og forslaget til statsbudsjett for 2016.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 122 S (2015–2016).

Vedtak nr. 320, 15. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen vurdere behovet for økte bevilgninger til Redningsselskapet i revidert nasjonalbudsjett for 2016.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 1 S (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016) om statsbudsjettet 2016 for Samferdselsdepartementet.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Prop. 122 S (2015–2016).

Vedtak nr. 321, 15. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbilkontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 1 S (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016) om statsbudsjettet 2016 for Samferdselsdepartementet.

Omfanget av regelbrudd innen tungtransporten synes å være økende. Eksempler er manglende oppfyllelse av tekniske krav som stilles til kjøretøy og ulike former for transportkriminalitet som ulovlig kabotasje, brudd på regelverk om arbeidsforhold og lønn, manipulering av fartsskrivere, brudd på kjøre- og hviletidsreglene m.m.

Oppdagelsesrisikoen for slike overtredelser er relativt lav, og det samme er relativt sett straffeni-vået. Samtidig innebærer unnlatt overholdelse av regelverket store muligheter for kostnadsbesparelser, og dermed også økt fortjeneste.

Slik ulovlig aktivitet har ikke bare konsekvenser for trafikksikkerheten, men også for konkurransevilkår, forbrukerrettigheter, skatter og avgifter, arbeidsmiljø m.m. Det er derfor svært viktig å forhindre dette i størst mulig grad. Tett samarbeid mellom alle relevante instanser er da avgjørende.

Stortinget ber om at en samordning av arbeidet med tungbilkontrollen blir vurdert. Dette kan forstås både som økt samarbeid mellom relevante etater, og som organisatoriske tiltak særlig for tungbilkontrollen. Under orienteres det om løsninger som er valgt i Tyskland, Sverige, Danmark og Storbritannia.

I Tyskland er det etablert et selvstendig organ – Bundesamt für Güterverkehr (BAG) – innenfor Departementet for transport og digital infrastruk-turs område. BAG som har myndighet til både å ilegge og kreve inn gebyrer, skal forvalte og hånd- heve en enhetlig forvaltnings- og kontrollpraksis knyttet til gods- og persontrafikk. BAG er organi- sert med hovedsete i Köln og 11 utestasjoner (re- gionale enheter). En av organets 6 avdelinger, vegkontrollavdelingen, gjennomfører tradisjonell kontroll av kjøretøy (utekontroll) og bompeng- kontroll. Utekontrollen foretas av om lag 230 kon- trollører, hvorav 20 er ADR-kontrollører, og 20 er spesialister på detaljert teknisk kontroll. Utesta- sjonene har ansvaret for å utføre veg- og bompeng- kontroll, og samarbeider tett med lokalt politi.

Utekontrollen er organisert i 8 avdelingskon- troller og 16 geografisk spredte kontrollenheter. Kontrollen reguleres både av EU-regelverk (bl.a. om kjøre- og hviletid, farlig gods, vekter og dimen- sjoner) og nasjonalt særregelverk. Brudd på re- gelverk sanksjoneres administrativt enten med ad- varsel eller gebyr. Det kan også pålegges hvile ved brudd på hviletidsbestemmelser. Kontroll av tunge kjøretøy kan bare foretas av ansatte som

har kvalifisert seg til dette gjennom en toårig internopplæring.

I *Sverige* har Transportstyrelsen (TS) som er underlagt Näringsdepartementet, det overordnede ansvaret for yrkestransporten på veg. TS utsteder løyver og kan tilbakekalle disse ved alvorlige brudd knyttet til yrkestrafikken. Videre har TS overtatt bedriftskontrollen for kjøre- og hviletid fra politiet, og tilsyn med arbeidstid i vegtransport fra Arbeidstilsynet. Politiet har ansvaret for å overvåke og utrede brudd på trafikkatferdsregler (fart, rus, yrkestrafikkregelverk), samt kjøre- og hviletid.

I 2015 fikk politiet og tolletaten samme myndighet til å ilegge sanksjonsavgift ved overtredelse av kabotasjereguleringen og å immobilisere kjøretøy ved bruk av hjullås om avgiften ikke betales eller kjøretøyet har store feil/mangler. Etatene kan også ilegge sanksjonsavgift eller midlertidig beslutte å immobilisere kjøretøy der det avdekkes brudd på reglene om kabotasje, overlast og kjøre- og hviletid.

I *Danmark* har Rigspolitiet det overordnede ansvar for vegkontrollen for tungbil. Vegkontrollen ivaretas av politiet i spesialiserte enheter fra 3 tungbilsentre (med totalt 90 polititjenestemenn). Den ble etablert i 2014 for å effektivisere innsatsen på tungbilområdet. Kontrollen omfatter bl.a. kjøre- og hviletid, utstyr, transport av farlig gods og avfall, løyve, fart, førerkort, overvekt og rus. Tjenestemennene som arbeider i vegkontrollen, er utdannet til å kunne utføre grunnleggende kontroll i henhold til regelverket for tunge kjøretøy.

I forbindelse med vegkontrollen samarbeider tungbilsentrene med flere myndigheter, bl.a. Fødevarestyrelsen ved transport av dyr og Miljøstyrelsen ved kontroll av avfallstransport.

I *Storbritannia* har The Driver and Vehicles Standards Agency (DVSA), et utøvende organ underlagt Transportdepartementet, som hovedoppgave å forbedre trafikksikkerheten gjennom å sette standarder for kjøring og forsikre seg om at disse følges. DVSA har ansvar for føreropplæring, kjøretøyregistrering, periodisk kjøretøykontroll og vegkantkontroll av kjøretøy.

Tungbilkontrollen utføres enten av DVSA eller politiet. Kontrollen gjøres enten langs vegen eller ved en av 61 faste kontrollstasjoner. Kontrollene er i hovedsak regulert gjennom EU-regulering, bl.a. regler om kontroll av kjøre- og hviletid, farlig gods, vekter og dimensjoner og bremses. Politiet eller DVSA-kontrollørene kan utstede forbud mot videre kjøring, eller utsatt forbud med en 10-dagers frist for reparasjon av kjøretøyet. Forbud kan utstedes ved overlast, tekniske feil, brudd på

regelverket om transport av farlig gods og brudd på kjøre- og hviletid. Sistnevnte brudd medfører også normalt ileggelse av bot og/eller tilbakehold av kjøretøy.

Det er utarbeidet en oversikt over faste bøter bl.a. for tekniske mangler, samt brudd på vekt- og dimensjonsregler, kjøre- og hviletidsregler og ADR-reguleringen. Enkelte brudd fører i tillegg til prikkbelastning.

Graden av sentralisering/spesialisering av kontrolloppgaver knyttet til tungtransporten er med andre ord svært ulik.

I *Norge* er Statens vegvesen og politiet de sentrale aktørene i denne kontrollvirksomheten. Etatene har begge myndighet på alle områder som vedrører kontroll av tunge kjøretøy og gjennomføring av transport. Politiet har i tillegg myndighet til å kontrollere forhold knyttet til bl.a. trafikantatferd som fart og rus. Statens vegvesen og politiet har i flere år hatt tett samarbeid innen trafikksikkerhetsarbeidet, herunder på kontrolliden. Dette har etter regjeringens syn bidratt til de gode resultatene som er oppnådd på dette området. Bl.a. er omfanget av tungbilkontrollen mangedoblet de siste årene og virksomheten blir stadig mer målrettet og effektiv.

Tolletaten har myndighet til å kontrollere bompengebrikke og vinterutrustning. Arbeidstilsynet kontrollerer arbeidstid og har siden 1. januar 2016 også håndhevet allmenngjøring av tariffavtale for godstransport langs veg.

Dagens samarbeid mellom Skatteetaten, Toll-etaten, Arbeidstilsynet og Statens vegvesen er organisert gjennom samarbeidsavtaler. Hvilke avtaler som er inngått, varierer. Der det er etablert et lokalt operativt samarbeid, fungerer dette godt ved at flere etater gjennomfører felles kontroller og at utvelgelse av kontrollobjekter baseres på kunnskap fra de ulike etatene.

Tverrsektorielt samarbeid gir synergieffekter. Et eksempel på dette er opprettelsen av en samarbeidsgruppe mellom Arbeidstilsynet, Statens vegvesen, Tolletaten, Skatteetaten og politiet for å utvikle et mer effektivt, formalisert og forsterket samarbeid på transportområdet, herunder å utarbeide en felles koordinert kontrollstrategi. Gjennom samarbeidet har etatene gjennomført felles aktiviteter der flere forhold kan kontrolleres samtidig. Samarbeidsgruppen utarbeider nå en rapport med forslag til tiltak og virkemidler. Rapporten som vil bidra til økt felles kontrollinnsats rettet mot tungbiltransporten, er ventet å være ferdig høsten 2016.

Regjeringen forventer at dette arbeidet ytterligere vil forbedre og effektivisere kontrollen av

tunge kjøretøy. Departementet vil avvente resultatet av arbeidet og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Vedtak nr. 322, 15. desember 2015

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av de samlede tilskudds- og finansieringsordningene til fiskerihavner. På bakgrunn av dette bes det om en vurdering av grunnlaget for en ordning med mer målrettet utbygging av fiskerihavner der næringens behov er størst og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 1 S (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016) om statsbudsjettet 2016 for Samferdselsdepartementet.

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Meld. St. 22 (2015–2016).

Vedtak nr. 447, 12. januar 2016

«Stortinget ber regjeringen vurdere muligheten for en midlertidig styrket kontrollinnsats knyttet til rusmiddelmisbruk i luftfarten i påvente av Luftfartstilsynets utredning.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Rigmor Andersen Eide og Geir Sigbjørn Toskedal om obligatoriske promilletester for piloter og kabinpersonale, jf. Dokument 8:35 (2015–2016) og Innst. 126 S (2015–2016).

Anmodningsvedtak nr. 447-449 ble gitt etter en hendelse i august 2015 hvor det etter tips ble avdekt at besetningsmedlemmer fra et utenlandsk flyselskap var påvirket av alkohol da de skulle starte en flyging.

Luftfartstilsynet har gjennomført en utredning om rusmidler i norsk luftfart, med gjennomgang av tilstanden og med forslag til tiltak. Det fins ingen spesifikk kartlegging av utbredelse av rusmiddelmisbruk blant personell i norsk luftfart. I henhold til historiske data, bl.a. kartlegginger i USA, kan det imidlertid anslås at 0,3 pst. av kommersielle flygere flyr under påvirkning av enten alkohol (0,03 pst), illegalt rusmiddel (0,08 pst) eller sløvende legemiddel (0,19 pst). På verdensbasis forekommer en ulykke hvert annet eller tredje år, som kan relateres til påvirkning av rusmidler.

NHO Luftfart har stilt spørsmål ved det kildematerialet som Luftfartstilsynet har benyttet. Rusmiddelpåvirkning i luftfarten utgjør uansett en risiko for flysikkerheten. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det må være nulltoleranse, og at det kreves ytterligere tiltak for å øke sikkerheten.

På samme måte som for flygende personell må det være nulltoleranse for påvirkning av rusmidler for andre personellgrupper innenfor luftfarten, som for eksempel flygeledere og teknikere, da disse utfører sikkerhetskritiske oppgaver. Ifølge Luftfartstilsynet fins det i dag ikke opplysninger om forekomst av rusmiddelmisbruk hos disse personellgruppene.

Samferdselsdepartementet vil vurdere behovet for å sette i gang et utredningsprosjekt for å få bedre kunnskap om hvilken risiko rusmiddelmisbruk utgjør for sivil luftfart i Norge.

I henhold til luftfartsloven § 6-11 må ingen «gjøre eller forsøke å gjøre tjeneste om bord når han eller hun er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør vedkommende uskikket til å utføre tjenesten på en betryggende måte.» Videre følger det av luftfartsloven § 6-12 et pliktmessig avhold for alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i 8 timer før tjenestetiden begynner. Samferdselsdepartementet er kjent med at enkelte flyselskaper praktiserer 12 timer og vil vurdere om luftfartsloven bør endres slik at det gjelder et krav om 12 timer.

I luftfartsloven § 6-13 er det gitt bestemmelser om at politiet kan ta alkotest eller foreløpig test av om flygende personell er påvirket av andre berusende eller bedøvende midler både når det foreligger mistanke om rusmiddelpåvirkning og tilfældige kontroller når det ikke foreligger slik mistanke. Det kan i forskrift bestemmes at reglene om rus i lovens §§ 6-11 til 6-13 skal gjelde også for teknisk personell med oppgaver av betydning innen vedlikehold og produksjon av flymateriell. Det er i dag kun gitt slike regler for flysikringstjenesten. Samferdselsdepartementet mener at denne forskriftshjemmelen må vurderes benyttet til å gi forskrift om forbud mot rusmiddelmisbruk også hos bakkepersonell og teknisk personell.

Departementet legger til grunn at norske luftfartsselskaper har nulltoleranse for brudd på bestemmelsene om rusmiddelmisbruk, og at selskapene reagerer umiddelbart på bekymringsmeldinger. Tilsynet med selskapene viser at alle har prosedyrer for å hindre at det utøves tjeneste i ruspåvirket tilstand, men også at selskapene kan arbeide mer proaktivt. Det er i dag ingen bestem-

melser som pålegger luftfartsselskapene å melde fra til Luftfartstilsynet om eventuelle tilfeller av rusmiddelmisbruk. Tilsynet ser et behov for å utvikle rutiner for slik varsling. Luftfartstilsynet må øke sin oppmerksomhet mot forebygging av rusmiddelmisbruk i sine tilsyn av luftfartsvirksomhetene. EASA arbeider med å utvikle krav på dette området, og Luftfartstilsynet følger dette arbeidet tett.

Etter det Samferdselsdepartementet er kjent med, har politiet etter hendelsen i august 2015 økt sin kontrollvirksomhet ved Oslo lufthavn, Gardermoen og i større grad benyttet seg av muligheten luftfartsloven gir til å foreta tilfeldige kontroller av besetningsmedlemmer. Fram til mai 2016 er det gjennomført kontroll av 280 besetningsmedlemmer fordelt på 47 flyginger.

Kontroll av rusmiddelmisbruk må prioriteres. NHO Luftfart har uttalt at flyselskapene er positive til at politiet utfører stikkprøvekontroller. NHO Luftfart mener imidlertid at obligatorisk testing for rusmiddelmisbruk vil være utfordrende av hensyn til ressurs- og tidsbruk både for politiet og flyselskapene, samt at slik testing ikke vil være forholdsmessig sammenliknet med risikoen for rusmiddelmisbruk. Samferdselsdepartementet mener at testingen for slikt misbruk kan økes uten at dette innebærer at omfanget av testingen blir uforholdsmessig. Den gjeldende lovhjemmen for tilfeldig kontroll gir rom for å øke omfanget av testingen.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at selskapenes interne forebyggende arbeid er svært viktig, og at systematisk intern testing av ansatte for rusmiddelmisbruk vil ha stor preventiv effekt. Det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA har igangsatt et arbeid med sikte på å innføre krav til mer standardisert preventivt arbeid i flyselskapene. Alle piloter i kommersiell luftfart og alle flygeledere har helsekontroll minst én gang i året. Luftfartstilsynet vil se nærmere på muligheter for å foreta testing for kronisk rusmiddelmisbruk, samt tester for nedsatt funksjonsevne som følge av slikt misbruk.

Vedtak nr. 448, 12. januar 2016

«Stortinget ber regjeringen ta en lederrolle internasjonalt i arbeidet med å sikre nulltoleranse for alkoholmisbruk i luftfarten.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentan-

tene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Rigmor Andersen Eide og Geir Sigbjørn Toskedal om obligatoriske promilletester for piloter og kabinpersonale, jf. Dokument 8:35 (2015–2016) og Innst. 126 S (2015–2016).

Det er igangsatt arbeid i EU knyttet til rusmiddelmisbruk i luftfarten, og problemstillingen står også høyt på dagsorden hos EASA. Samferdselsdepartementet mener det både er naturlig og ønskelig at det foretas vurderinger rundt dette på europeisk nivå, og at arbeidet ledes av EU og EASA. Videre mener departementet det er svært viktig å bidra og påvirke inn i dette arbeidet. Luftfartstilsynet har deltatt i en arbeidsgruppe som har levert utkast til en «Opinion» som er sendt EASAs Member State Advisory Group. Luftfartstilsynet deltar også i denne gruppen og vil i samråd med departementet levere høringsinnspill.

Vedtak nr. 449, 12. januar 2016

«Stortinget ber regjeringen sørge for promilletesting av piloter og kabinpersonale før flyvning kommer på agendaen i de nordiske land ved å ta saken opp i Nordisk ministerråd, med formål å få i stand et felles nordisk regelverk.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Rigmor Andersen Eide og Geir Sigbjørn Toskedal om obligatoriske promilletester for piloter og kabinpersonale, jf. Dokument 8:35 (2015–2016) og Innst. 126 S (2015–2016).

Samferdselsdepartementet mener at et særskilt nordisk samarbeid kan vurderes dersom arbeidet i regi av EU og EASA viser seg ikke å gi tilfredsstillende resultater. Transport er ikke lenger en del av den formelle ministerrådsstrukturen i Nordisk Råd, men departementet vil sørge for at rusmiddelmisbruk blir diskutert med nordiske myndigheter, både bilateralt og gjennom nordisk-baltisk ministermøte.

Vedtak nr. 451, 12. januar 2016

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med utarbeidelse av Nasjonal transportplan om å samle omtalen av løsninger for trafikantgruppen barn og unge i et eget kapittel i form av en egen Barnas transportplan for å styrke helheten i Nasjonal transportplan.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Anders Tyvand og Hanne Thürmer om å utarbeide en egen Barnas transportplan, jf. Dokument 8:4 S (2015–2016) og Innst. 134 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 530, 15. mars 2016

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå retningslinjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å fremme forslag som bedrer trafikksikkerheten for deltakere i ritt, publikum og øvrige trafikanter langs traseen.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafikksikkerhet for syklende, jf. Dokument 8:18 S (2015–2016) og Innst. 203 S (2015–2016).

Departementet har valgt å behandle anmodningsvedtak nr. 530–532 samlet fordi de i høy grad henger sammen.

Anmodningsvedtaket er bl.a. fulgt opp i Prop. 138 L (2015–2016)

Samferdselsdepartementet har fastsatt en ny forskrift om sykkelritt på veg med bl.a. bestemmelser til utfylling av vegtrafikklovens nye § 7 b. Forskriften som bygger på et forslag utarbeidet av en arbeidsgruppe der bl.a. Norges Cykleforbund deltok, inneholder bl.a. nærmere bestemmelser om søknadsprosedyrer, om adgang til å unnta fra trafikk-, skilt- og fartsregler og om adgang til å bruke private (stasjonære og mobile) vakter.

Forskriften fastsetter også overordnede krav til opplæring av vakter. Opplæringen skal være i henhold til plan godkjent av Vegdirektoratet. For både stasjonære og mobile vakter skal opplæringen omfatte trafikkregulering og for sistnevnte gruppe også tilegnelse av nødvendige kjøreferdigheter. Etter bestått prøve utstedes mot gebyr et kompetansebevis med 5 års gyldighet. Kursarrangør skal være godkjent av regionvegkontoret som også er tilsynsmyndighet, og godkjenning gis for 3 år.

Det må arbeides videre med rammene for opplæringsordningen. For å sikre at planlagte sykkelritt kan gjennomføres i 2016 er det i forskriften tatt inn en bestemmelse om at sykkelritt kan avholdes i 2016 uten påkrevd opplæring, og at gitt tillatelse etter dagens forskrift fortsatt er gyldig.

Arbeidet med opplæringsordningen, kompetansebevis og eventuelle endringer ut fra erfaringer sommer/høst 2016, pågår. Arbeidet ventes fullført innen sykkelrittssesongen starter i 2017. Sykkelorganisasjoner, bl.a. Norges Cykleforbund, vil bli involvert i dette arbeidet.

Vedtak nr. 531, 15. mars 2016

«Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2016, i samarbeid med sykkelorganisasjonene, sørge for et regelverk som gir arrangører av sykkelritt muligheten til å benytte mobile vakter til å bistå i trafikkreguleringen i gjennomføringen av sykkelritt. Beslutningsmyndighet til å tillate bruk av slike vakter skal ligge hos den enkelte politimester. Bruk av mobile vakter forutsetter at tilstrekkelig opplæring er gjennomført.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafikksikkerhet for syklende, jf. Dokument 8:18 S (2015–2016) og Innst. 203 S (2015–2016).

Det vises til svar på anmodningsvedtak nr. 530.

Vedtak nr. 532, 15. mars 2016

«Stortinget ber regjeringen sørge for midlertidige bestemmelser som sikrer muligheten til å gjennomføre planlagte sykkelritt i 2016 og lik praksis i politidistriktene.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafikksikkerhet for syklende, jf. Dokument 8:18 S (2015–2016) og Innst. 203 S (2015–2016).

Det vises til svar på anmodningsvedtak nr. 530.

Vedtak nr. 636, 3. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak for Stortinget om hvordan det så raskt som mulig kan etableres flere fiberkabler til utlandet, bl.a. fra Norge til Storbritannia og Tyskland, for å styrke grunnlaget for etablering av grønne data-sentre og annen databasert næringsvirksomhet i Norge.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Breivik, Iselin Nybø, Hans Fredrik Grøvan, Kjell Ingolf Ropstad, Torill Eidsheim, Ingunn Foss, Sivert Bjørnstad, Åse Michaelsen, Terje Aasland og Odd Omland om strategi for utbygging av fiberkabler og grønne datasentre, jf. Dokument 8:36 S (2015–2016) og Innst. 238 S (2015–2016).

I Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet*, går det fram at regjeringen vil at «ekommyndigheten kartlegger etterspørsel etter og tilgjengelighet til infrastruktur som kan nyttiggjøres av store datasentre.» Videre vil regjeringen «vurdere hvordan det kan legges til rette for samfunnsøkonomisk lønnsom etablering av fiberkabler til utlandet for å styrke grunnlaget for store datasentre og annen databasert næringsvirksomhet i Norge».

Samferdselsdepartementet har gitt Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i oppdrag å kartlegge både tilgjengelighet til og etterspørsel etter infrastruktur som kan nyttiggjøres av store datasentre, inkludert etterspørsel etter mørk fiber ut av Norge og flere føringsveger ut av landet. Videre skal Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vurdere behovet for flere føringsveger ut av landet sett fra et sikkerhets- og sårbarhetsperspektiv, samt hvor disse føringsvegene bør plasseres. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal også analysere markedet og vurdere mulige tiltak for å legge til rette for et velfungerende marked, og vurdere hvordan staten eventuelt kan bidra til å realisere lønnsomme utbyggingsprosjekter for fiber og nye føringsveger til utlandet.

Rapporten fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er ventet mot slutten av 2016. Departementet vil komme tilbake til Stortinget etter å ha vurdert Nasjonal kommunikasjonsmyndighets rapport og basert på eventuelle ytterligere utredninger.

Vedtak nr. 720, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen legge fram en nærskipfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipfartens rammevilkår.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstra-

tegi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 721, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen sette mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 722, 30. mai 2016

«Stortinget viser til tidligere vedtak om tilskuddsordning for å stimulere gods til å velge sjøveien. Stortinget ber regjeringen i budsjettet for 2017 om å komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareeiere til å velge sjøveien.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Samferdselsdepartementet foreslår å opprette en treårig forsøksordning med tilskudd til gods-overføring fra veg til sjø. Det vises til omtale i del II under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Vedtak nr. 723, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og vei- og banesystem i sammenheng.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 725, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en nasjonal havneplan, med det formål å styrke skipsfartens konkurransevilkår.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 726, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen om at en slik havneplan sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 727, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte innføre tilskuddsordning for havner, slik at de blir mer effektive, mer miljøvennlige og mer intermodale.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016).

Anmodningsvedtaket vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 730, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS og i tråd med vedtak 71 i Innst. 2 S (2015–2016), vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder. Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 86 S (2015–2016) og Innst. 306 S (2015–2016) om Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder.

Samferdselsdepartementet viser til forslag om endrede rutiner for å håndtere usikkerhet i bompengeproposisjoner, i del II under 21.30 Vegformål (Andre saker). I tråd med dette vil departementet be Statens vegvesen foreta en oppdatert vurdering av økonomien i prosjektet før innkrevningen starter. Dersom det er grunnlag for å justere takstene, vil Statens vegvesen gjøre dette i samråd med lokale myndigheter.

Vedtak nr. 732, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen foreta en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv. I denne sammenheng må det også ses nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og

bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse, jf. Dokument 8:66 S (2015–2016) og Innst. 310 S (2015–2016).

Samferdselsdepartementet viser til *Grunnlaggsdokument Nasjonal transportplan 2018–2029*, der transportetatene og Avinor tilrår at Stortinget i sin behandling av Nasjonal transportplan 2018–2029 gir sin tilslutning til at Avinor kan sette i gang byggingen av en tredje rullebane ved Oslo lufthavn når behovet oppstår. Samferdselsdepartementet har fått gjennomført en tilleggsutredning til grunnlaggsdokumentet i regi av Copenhagen Economics.

Spørsmålene om bygging av en tredje rullebane ved Oslo lufthavn og de ikke-statlige lufthavnenes rolle er saker som Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til i en helhetlig sammenheng i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 733, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen vurdere om virkemidlene som i dag finnes for utvikling, produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff og andre null- og lavutslippsløsninger, er tilstrekkelige, og eventuelt foreslå nye konkrete tiltak, slik at luftfarten kan bidra til utslippsreduksjoner som er nødvendige for at Norge skal kunne innfri sine utslippsforpliktelser om 40 prosent reduksjon innen 2030 i samarbeid med EU, og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse, jf. Dokument 8:66 S (2015–2016) og Innst. 310 S (2015–2016).

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det kan imidlertid nevnes at på Oslo lufthavn, Gardermoen har flyselskapene fra januar 2016 kunnet kjøpe drivstoff som har innblandet biojetdrivstoff.

Vedtak nr. 735, 30. mai 2016

«Stortinget ber regjeringen vurdere forslaget om et statlig fergeselskap, som ett av flere alternativer, i sin gjennomgang av fremtidig organisering

av fergesektoren, og at oppfølging av dette arbeidet blir lagt fram for Stortinget i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det forutsettes at fremtidig organisering av fergesektoren ivaretar målene om økt innovasjon, innfasing av miljøvennlig teknologi og kostnadseffektiv drift.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap, jf. Dokument 8:69 S og Innst. 307 S (2015–2016).

På oppdrag fra Statens vegvesen gjennomføres en tiltaksanalyse for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt. Analysen skal klargjøre rammene, forutsetninger, fakta, utfordringer og handlingsrom for forhold som kan påvirke markedet. Et statlig selskap er et av flere alternativer som vurderes. I tillegg dekker analysen bl.a. en markedsanalyse, studie av kontraktstrategi, kravspesifikasjon for materiell, strategisk og økonomisk bedriftsanalyse og organisering av ferjeforvaltningen.

Resultatene av arbeidet vil inngå i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 871, 13. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til Nasjonal transportplan for 2018–2029 fastsette måltall for antall lav- og nullutslippskjørtøy, herunder personbiler, varebiler, busser og tunge kjøretøy i 2025 som følger vedtatte klimamål og det teknologiske potensialet fra fagetatene.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 25 (2015–2016) og Innst. 401 S (2015–2016) om Kraft til endring – energipolitikken mot 2030.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 873, 13. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen vurdere bruk av utviklingskontrakter for hydrogenferjer.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 25 (2015–2016) og Innst. 401 S (2015–2016) om Kraft til endring – energipolitikken mot 2030.

Staten har i lang tid brukt riksvegferjedriften for å fremme utviklingen av miljøvennlige mari-

time løsninger. Batteriferja Ampere er et resultat av en statlig utviklingskontrakt og ble satt i drift på sambandet E39 Lavik–Oppedal i Sogn og Fjordane i 2015. Utviklingen av Ampere har muliggjort kontrahering av flere helelektriske ferjer, samt økt bruk av maritime batterier i øvrig skipsfart. I sambandet E39 Anda–Lote, med oppstart 2018, ble det stilt krav til null- og lavutslipp. Det har resultert i to ferjer som skal gå nesten utelukkende på elektrisitet. Dette vil på sikt gi betydelige reduksjoner av klimagassutslipp.

For å utvikle et nullutslippsalternativ til dagens fossilbaserte energisystemer i fartøyer, planlegger Statens vegvesen å etablere et utviklingsprosjekt for ei delvis hydrogendrevet ferje med planlagt driftsoppstart 1. januar 2021. I tillegg til teknisk utvikling må det også utvikles regelverk for passasjerskip med hydrogendrift. Det er derfor nødvendig med et tett samarbeid mellom Statens vegvesen og Sjøfarsdirektoratet.

Vedtak nr. 874, 13. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029 redegjøre for mulighetene for å ta i bruk hydrogen på de jernbanestrekningene som ikke i dag er elektrifisert.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 25 (2015–2016) og Innst. 401 S (2015–2016) om Kraft til endring – energipolitikken mot 2030.

Anmodningsvedtaket vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 879, 13. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for utvikling og innføring av fornybart drivstoff innen innenriks luftfart.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 25 (2015–2016) og Innst. 401 S (2015–2016) om Kraft til endring – energipolitikken mot 2030.

Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om et omsetningskrav for bærekraftig biojetdrivstoff i Nasjonal transportplan 2018–2029, jf. svar på vedtak nr. 78. Her vil også øvrige virkemidler for utvikling og innføring av fornybart drivstoff for luftfarten bli vurdert.

Vedtak nr. 880, 13. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel utvikler og tar i bruk null- og lavutslippsteknologi frem mot 2030, og vurdere ulike måter for å gjøre dette mulig.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 25 (2015–2016) og Innst. 401 S (2015–2016) om Kraft til endring – energipolitikken mot 2030.

Enova har programmer innenfor maritim sektor og har tidligere støttet installasjon av batteriteknologi i supplyfartøyer. I forbindelse med inngåelsen av ny styringsavtale mellom Olje- og energidepartementet og Enova som vil gjelde fra 2017 til 2020, vil slike prosjekter faller innenfor Enovas mandat. Den nye avtalen vil bli omtalt i statsbudsjettet for 2017.

Vedtak nr. 881, 13. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med havneierne, kartlegge behovet for utbygging og bruk av landstrømtilbud i alle større norske havner i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Meld. St. 25 (2015–2016) og Innst. 401 S (2015–2016) om Kraft til endring – energipolitikken mot 2030.

Anmodningsvedtaket vil bli fulgt opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak nr. 906, 14. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 legge fram en vurdering av hva det vil kunne bety for det samlede kollektivtilbudet dersom takstdifferansen mellom NSB og kollektivselskapene – p.t. Ruter, Kolombus og AtB – blir harmonisert.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 126 S (2015–2016) og Innst. 406 S (2015–2016) om Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane.

NSB AS hadde passasjerrekord i 2015. Samferdselsdepartementet er opptatt av å legge til rette for at toget skal bli et reelt alternativ for enda flere gjennom bl.a. tilbudsforbedringer. Innenfor

storbyregioner med mange daglige arbeidsreiser og koordinert omstigning buss/tog, er det spesielt viktig å se de ulike transportslagene i sammenheng for å kunne tilby et attraktivt reisenettverk. Et kollektivtilbud med høy og jevn frekvens, samt gjennomgående billett, er viktige faktorer for å realisere et reisenettverk som tiltrekker seg flest mulig passasjerer. Et godt og integrert kollektivtilbud utløser ofte en betalingsvilje som gir mulighet til en høyere grad av egendekning av driftskostnader, noe som legger til rette for tilbudsforbedringer. Høyere egendekning gir relativt sett lavere behov for offentlige midler.

Samferdselsdepartementet er oppmerksom på at den økonomiske situasjonen til flere av fylkeskommunene NSB har takstsamarbeid med, gjør det utfordrende å betale takstdifferansen. I tillegg øker takstdifferansen i flere av takstsamarbeidsområdene som følge av lokale beslutninger om større soner og lavere takster.

Takstsamarbeidsavtalene er ulike både i innretning og omfang. Eksempelvis vil virkningen av en generell takstreduksjon for persontransport med jernbane avhenge av hvordan den lokale takstsamarbeidsavtalen er utformet. F.eks. vil en reduksjon i togprisene i hovedstadsområdet ikke redusere takstene til kundene, men redusere takstdifferansen mellom NSB og Ruter og dermed frigjøre midler på fylkeskommunens budsjett. Ruter-avtalen står for om lag 80–90 pst. av NSBs takstdifferanse. I Bergen vil derimot en reduksjon i togprisene gi reduserte priser til de reisende. Flere fylkeskommuner mottar statlige midler til lokal kollektivtrafikk gjennom belønningsordningen. Dersom takstharmoniseringen delvis skal løses gjennom en generell takstreduksjon for persontransport med jernbane i takstsamarbeidsområder, vil dette i hovedsak innebære at staten bærer en større del av kostnaden for lokal kollektivtrafikk.

Vekst i persontransport i storbyområdene vil bli tema i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. Samferdselsdepartementet vil legge til rette for løsninger som gir incitamenter til fortsatt godt samarbeid mellom stat og fylke.

Vedtak nr. 909, 14. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark.»

Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 128 S (2015–2016) og Innst. 404 S (2015–2016) om Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark.

Samferdselsdepartementet viser til forslag om endrede rutiner for å håndtere usikkerhet i bompengeproposisjoner. I tråd med dette vil departementet be Statens vegvesen foreta en oppdatert vurdering av økonomien i prosjektet før innkrevningen starter. Dersom det er grunnlag for å justere takstene, vil Statens vegvesen gjøre dette i samråd med lokale myndigheter.

Vedtak nr. 912, 14. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med Nye Veier AS, vurdere om det kan legges til grunn en lavere beregningsteknisk rente med en tilstrekkelig risikoprofil i utbyggingsprosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark.»

Stortinget legger til grunn at det oppnås enighet med lokale myndigheter om hvordan ekstra midler som følge av lavere rentesats kan disponeres, herunder eksempelvis lavere bompengesatser, utvidelse av prosjektet, planleggingsmidler eller redusert innkrevingsperiode.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Prop. 131 S (2015–2016) og Innst. 396 S (2015–2016) om Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv i Hedmark.

Samferdselsdepartementet viser til forslag om endrede rutiner for å håndtere usikkerhet i bompengeproposisjoner. I tråd med dette vil departementet be Statens vegvesen foreta en oppdatert vurdering av økonomien i prosjektet før innkrevningen starter. Dersom det er grunnlag for å justere takstene, vil Statens vegvesen gjøre dette i samråd med lokale myndigheter.

Vedtak nr. 913, 14. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med fylkeskommunen som er garantist for lånet, for å vurdere behovet for bom på sidevei fv. 84 ved Snarud og Rudshøgda.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Prop. 131 S (2015–2016) og Innst. 396 S (2015–2016) om Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen–Moelv i Hedmark.

Samferdselsdepartementet vil be Nye Veier AS, i samråd med Hedmark og Akershus fylkeskommuner, vurdere behovet for bom på fv 84 på Snarud og Rudshøgda og at vurderingen blir foretatt i løpet av høsten 2016.

Vedtak nr. 1000, 17. juni 2016

«Stortinget ber regjeringen følge utviklingen og endringene i rammebetingelser og muligheter for flyplassene nøye og gi en grundig vurdering av situasjonen, spesielt av de ikke-statlige flyplassers fremtidige rolle i Østlandsområdet, i forbindelse med budsjettet for 2017.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) om Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2016.

Det vises til svar på anmodningsvedtak nr. 732.

7.5.2 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2014–2015

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av dei oppmodingsvedtaka som Stortinget vedtok i sesjonen 2014–2015 og som ikkje blei utkvitterte ved behandlinga i Stortinget av Meld St. 15 (2015–2016) og Innst. 246 S (2015–2016).

Vedtak nr. 96, 4. desember 2014

«Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafikkikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015) om statsbudsjettet 2016 på Samferdselsdepartementets område.

I Meld. St. 15 (2015–2016) gjengis Samferdselsdepartementets uttalelse i brev av 18. januar 2016:

«Oppfølging av vedtaket er omtalt i del III i Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet. Det opplyses at departementet har startet arbeidet med en stortingsmelding om trafikkikkerhet på veg. I tråd med Stortingets

merknader i Innst. 13 S (2014–2015) vil hovedinnretningen på meldingen være samordning på overordnet nivå i trafikkikkerhetsarbeidet.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2015–2016) ikke merknader til departementets redegjørelse.

I forbindelse med arbeidet med stortingsmeldingen er det opprettet en arbeidsgruppe. Den ledes av Vegdirektoratet og består av representanter fra Helsedirektoratet, Politidirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Toll- og avgiftsdirektoratet, Arbeidstilsynet, Statens havarikommisjon for transport og Utrykningspolitiet.»

I Innst. 246 S (2015–2016) uttaler kontroll- og konstitusjonskomiteen at den avventer stortingsmeldingen før vedtaket kvitteres ut.

Meld. St. 40 (2015–2015) *Trafikkikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* ble lagt fram 30. september 2016. Hovedinnretningen på meldingen er samordning på overordnet nivå og tverrsektorielle utfordringer i trafikkikkerhetsarbeidet. Regjeringen redegjør i meldingen for utfordringer og områder innen trafikkikkerhetsarbeidet der det er behov for økt samhandling. I meldingen foreslås en rekke oppfølgingspunkter og virkemidler for å bidra til en ytterligere økt samordning og samhandling mellom de ulike aktørene i trafikkikkerhetsarbeidet.

Vedtak nr. 459, 17. mars 2015

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, Terje Breivik og Abid Q. Raja, jf. Dokument 8:90 S (2013–2014) og Innst. 159 S (2014–2015) om å gi kommunene konkrete virkemidler for å redusere luftforurensing og klimagassutslipp.

I Meld. St. 15 (2015–2016) gjengis Samferdselsdepartementets uttalelse i brev av 18. januar 2016:

«Oppfølging av vedtaket er omtalt i del III i Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet. Det opplyses at Samferdselsdepartementet vurderer forslaget i samråd med Vegdirektoratet og Klima- og miljødepartementet.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2015–2016) ikke merknader til departementets redegjørelse.»

I Innst. 246 S (2015–2016) uttaler kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«K o m i t e e n har merket seg at Samferdselsdepartementet vurderer forslaget i samråd med Vegdirektoratet og Klima- og miljødepartementet. K o m i t e e n avventer forslaget før anmodningsvedtaket kvitteres ut.»

Med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 åttende ledd, § 31 og § 31a vil det bli fastsatt forskrift for lavutslippssoner for biler. Forskriften vil sikre kommuner hjemmel til å opprette lavutslippssoner og trer i kraft så snart den er vedtatt.

Vedtak nr. 582, 2 juni 2015

«1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartlegge økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkolås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alko-lås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.

2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkolås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.

3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkolås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkolås.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Hans Fredrik Grøvan, Olaug V. Bollestad, Geir S. Toskedal og Kjell Ingolf Ropstad, jf. Dokument 8:87 S (2014–2015) og Innst. 282 S (2014–2015) om alkolås.

I Meld. St. 15 (2015–2016) er sitert uttale frå Samferdselsdepartementet i brev av 18. januar 2016:

«Oppfølging av vedtaket er omtalt i del III i Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet. Det blir opplyst at departementet vil som i dag

følgje rettsutviklinga i EU på området nøye. Vegdirektoratet er bedt om å utgreie og utarbeide forslag i tråd med vedtaket frå Stortinget, om å innføre alkolås i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.

I Innst. 13 S (2015–2016) siterer transport- og kommunikasjonskomiteen oppmodingsvedtaket, men kjem ikkje med ytterlegare merknader.

Utgreiinga frå Vegdirektoratet let seg ikkje gjennomføre innan hausten 2015 slik Stortinget har forventa. Arbeidet er omfattande i omfang og kompleksitet, og har vidtrekkande konsekvensar særleg for transportbransjen. Samferdselsdepartementet har derfor sette det som nødvendig å gi Vegdirektoratet utsett frist til august 2016 for å levere eit samla grunnlagsmateriale til departementet. Etter at Vegdirektoratet har kome med si utgreiing vil departementet leggje opp til ein grundig og open prosess og sende forslaga på høyring. Departementet vil på egna måte kome tilbake til Stortinget med saken.»

I Innst. 246 S (2015–2016) uttaler kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet opplyser at det vil komme tilbake til Stortinget med saken. Komiteen avventer dette før vedtaket kvitteres ut.»

Vegdirektoratet er bedt om å greie ut og utarbeide forslag i tråd med vedtaket frå Stortinget om å innføre alkolås i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag. Arbeidet har vist seg å vere svært omfattande og har derfor teke meir tid enn venta. Utgreiinga vil bli ferdig i 2016. Departementet vil orientere Stortinget på eigna måte.

7.5.3 Oppmodingsvedtak i sesjonen 2013–2014

Ved behandlinga av Meld. St. 15 (2015–2016) og Innst. 246 S (2015–2016) var det eit oppmodingsvedtak frå sesjonen 2013–2014 som gjeld Samferdselsdepartementet, som Stortinget ikkje har utkvittert.

Vedtak nr. 400, 24. april 2014

«Stortinget ber regjeringa legge frem en nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentan-

tene Terje Breivik og Ketil Kjenseth, jf. Dokument 8:19 S (2013–2014) og Innst. 164 S (2013–2014) om etablering av en nasjonal bredbåndsplan.

I Meld. St. 15 (2015–2016) gjengis bl.a. uttalelse fra Samferdselsdepartementet i brev av 18. januar 2016:

«Oppfølging av vedtaket er omtalt i del III i Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet. Det opplyses at planen for elektronisk kommunikasjon vil inngå i stortingsmeldingen om digital agenda for Norge som vil gi en helhetlig framstilling av regjeringens IKT-politikk.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2015–2016) ikke merknader til departementets redegjørelse.»

I Innst. 246 S (2015–2016) uttaler kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteen avventer stortingsmeldingen om digital agenda for Norge som vil gi en helhetlig framstilling av regjeringens IKT-politikk før vedtaket kvitteres ut.»

Anmodningsvedtaket er fulgt opp i Meld. St. 27 (2015–2016) der Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon er en egen del av meldingen (del IV).

7.6 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområde. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogleg for alle å kunne delta i samfunnet. Universell utforming av transportsystemet er eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Transportsystemet skal i så stor grad som mogleg kunne nyttast av alle, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Departementet viser til omtalen av universell utforming i kap. 6.2.4.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar

Generelt

Status for likestillinga i departementet og underliggende etatar er vist i to tabellar i omtalane under. Den eine viser kjønnsfordelinga etter stillingskategoriar og gjennomsnittleg brutto månadslønn fordelt på kjønn og stillingskategoriar i 2015 og 2014. Der det ikkje er opplyst om månadslønn er det færre enn fem personar i kategorien. Den andre tabellen viser kjønnsfordelinga for deltid, mellombels tilsette, foreldrepermisjon og legemeldt sjukefråvær i 2015 og 2014.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. Kvinnedelen i Samferdselsdepartementet er på 51,7 pst. I 2015 var fleirtalet av dei tilsette i etatane menn. Kvinnedelen var på mellom 17 og 49 pst.

Med unntak av i Jernbaneverket tente menn i gjennomsnitt litt meir enn kvinner i 2015. I dei ulike stillingskategoriane varierer lønnsforskjellane i verksemdene. Det er i mange tilfelle ikkje vesentlege forskjellar i lønna for menn og kvinner.

Menn sto for størstedelen av overtida i alle verksemdene i 2015.

Med unntak av i Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeidde få tilsette deltid i 2015 og få var mellombels tilsette.

Menn sto for all foreldrepermisjonen i 2015 i Statens havarikommisjon for transport og størstedelen i Jernbaneverket og Kystverket.

Det legemeldte sjukefråværet for departementet og etatane er gjennomgåande lågt. I 2015 var det høgare for menn enn for kvinner i Kystverket og Statens havarikommisjon for transport. For dei verksemdene som har få tilsette, vil m.a. langtidsfråvær slå sterkt ut i fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2015 hadde Samferdselsdepartementet 174 fast tilsette. Kvinnedelen var på om lag 52 pst.

Tabell 7.2 Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	51,7	48,3	174	49 832	54 609	52 138
	2014	52,8	47,2	178	49 281	53 502	51 249
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2015	28,6	71,4	7	-	96 383	96 226
	2014	37,5	62,5	8	-	81 333	83 127
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2015	31,3	67,7	16	72 960	69 927	70 874
	2014	29,5	70,5	17	71 302	68 792	69 530
Fagdirektørar mv.	2015	28,6	71,4	7	-	61 727	61 981
	2014	37,5	62,5	8	-	63 681	63 207
Underdirektørar, seniorrådgivarar mv.	2015	51,0	49,0	102	50 820	50 367	50 598
	2014	53,5	46,5	99	49 902	50 477	50 175
Rådgivarar, førstekonsulentar	2015	61,8	38,2	34	39 174	39 899	39 399
	2014	59,5	40,5	37	39 634	39 980	39 772
Seniorkonsulentar	2015	100	0	8	39 006	-	39 006
	2014	100	0	9	37 000	-	37 000

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønn var representerte, var det i 2015 eit fleirtal av kvinner i kategoriane underdirektør, seniorrådgivar mv. og rådgivarar, førstekonsulentar.

I kategoriane mellomleiing, fagdirektørar mv. og underdirektørar, seniorrådgivarar mv. tente kvinner i snitt litt meir enn menn, medan det var motsett i dei andre stillingskategoriane.

Tabell 7.3 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2015	7	4	8	7	36,2	63,8	78,3	21,7	3,2	1,2
2014	9	4	2	2	36,8	63,2	82,1	17,9	3,0	2,4

Talet på mellombels tilsette auka frå 2014 til 2015 og gjeld i hovudsak tilsette i prosjektet som arbeider med reform av jernbanesektoren.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2015 hadde Statens vegvesen 7 585 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst.

Tabell 7.4 Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda ¹	2015	38,3	61,7	7 526	40 631	44 862	43 241
	2014	38,3	61,7	7 244	39 531	43 847	42 192
Etatsleiing (regionvegsjefar mv.)	2015	35,7	64,3	14	98 237	100 913	99 957
	2014	35,7	64,3	14	97 750	99 803	99 070
Leiarar (avdelings- og seksjonsleiarar mv.)	2015	38,0	62,0	426	59 974	59 795	59 863
	2014	38,3	61,7	423	58 767	57 741	58 134
Tekniske saksbehandlarar, inkl. pro- sjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2015	25,3	74,7	4 059	43 961	45 940	45 439
	2014	24,4	75,6	3 818	42 849	44 854	44 365
Merkantile saksbehandlarar	2015	65,2	34,8	2 342	36 988	40 998	38 381
	2014	65,4	34,6	2 320	36 020	40 538	37 584
Inspektørar	2015	19,9	80,1	584	35 732	36 996	36 745
	2014	21,2	78,8	556	35 230	36 192	35 988
Arbeidarstillingar	2015	18,8	81,2	69	33 633	35 227	34 927
	2014	18,7	81,3	80	33 689	33 830	33 803
Reinhald mv.	2015	93,7	6,3	32	22 269	-	21 062
	2014	90,9	9,1	33	21 864	-	20 213

¹ I tabellen inngår ikkje 7 lærlingar og tilsette som ved utgangen av 2015 og 2014 hadde permisjon utan lønn.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente meir enn menn i kategoriane leiarar og reinhald mv. I dei fleste ka-

tegoriane der menn tente meir enn kvinner, var forskjellane små.

Statens vegvesen har særskild merksemd på kjønn og likelønn. Det er ikkje avdekt store forskjellar i lønna mellom kvinner og menn.

Tabell 7.5 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2015	388	184	93	95	20,6	79,4	61,5	38,5	5,1	2,7
2014	386	184	95	89	19,4	80,6	59,7	40,3	5,2	2,5

Statens vegvesen arbeider systematisk og på fleire område for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Etaten hadde i 2015 som mål at minst 5 pst. av dei nyttilsette enten skulle ha nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn, og at delen kvinnelege leiarar skulle auke. Delen kvinner i leiarstillingar har ikkje auka. Åtte pst. av

dei som blei tilsette i Statens vegvesen i 2015 var personar med nedsett funksjonsevne eller personar med innvandrarbakgrunn.

I årsrapporten for 2015 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

Statens vegvesen vil i 2017 halde fram arbeidet med mangfald i rekrutteringa og styrke innsatsen med å levere likeverdige tenester for alle.

Jernbaneverket

Ved utgangen av 2015 hadde Jernbaneverket 4 273 tilsette. Kvinnedelen var 23,7 pst.

Tabell 7.6 Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	23,7	76,3	4 273	43 428	41 147	41 687
	2014	21,9	78,1	4 039	42 717	40 348	40 866
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2015	29,4	70,6	50	89 783	83 633	85 442
	2014	28,6	71,4	49	86 469	82 281	83 415
Mellomleiarar	2015	23,7	76,3	266	60 028	57 347	57 982
	2014	23,4	76,6	256	58 527	55 365	56 106
Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjektleiarar	2015	45,1	54,9	634	47 302	49 241	48 366
	2014	42,4	57,6	550	46 290	48 642	47 646
Saksbehandlarar og kontorstillingar	2015	81,2	18,8	186	35 500	37 166	35 814
	2014	78,6	21,4	168	35 191	36 716	35 518
Ingeniørar og arkitekter	2015	23,7	76,3	969	48 538	49 943	49 609
	2014	22,7	77,3	862	48 118	48 824	48 663
Arbeidsleiarar	2015	5,6	94,4	358	36 697	37 656	37 602
	2014	5,3	94,7	340	36 449	37 536	37 479
Fagarbeidarar	2015	2,2	97,8	1 003	34 902	34 953	34 952
	2014	2,0	98,0	1 029	34 793	34 730	34 731
Togleiarar, trafikkstyrarar og toginformatørar	2015	32,3	67,7	604	33 778	35 025	34 622
	2014	30,8	69,2	610	33 608	34 951	34 537
Lærlingar og aspirantar	2015	11,9	88,1	194	18 933	16 494	16 783
	2014	8,9	91,1	168	18 188	16 203	16 380
Anna	2015	75,0	25,0	8	33 539	-	32 950
	2014	85,7	14,3	7	33 471	-	32 630

I stillingskategoriane saksbehandlarar, kontorstillingar og anna var eit stort fleirtal av de tilsette kvinner, medan i nokre av dei andre kategoriane var kvinnedelen under 10 pst. Kvinnedelen auka noko frå 2014 til 2015 i desse kategoriane. Kvinner

tente meir enn menn totalt i verksemda og i stillingskategoriane direktørar/avdelingsdirektørar, mellomleiarar, anna og lærlingar. Lønnsforskjellane er likevel ikkje særleg store i dei ulike kategoriane.

Tabell 7.7 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjuefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2015	94	61	40	182	9,4	90,6	45,1	54,9	5,4	3,1
2014	88	67	27	177	8,6	91,4	46,8	53,2	5,5	3,5

Jernbaneverket forsøker på fleire måtar å fremme likestilling og hindre diskriminering. Etaten har relativt mange tilsette med innvandrarbakgrunn og opplever at det ofte er mange godt kvalifiserte kandidatar med slik bakgrunn.

Kystverket

Ved utgangen av 2015 hadde Kystverket 1 115 faste tilsette. Kvinnedelen var på 17 pst.

Tabell 7.8 Tilsette i Kystverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	17,0	83,0	1 115	51 029	66 799	64 398
	2014	18,0	82,0	1 146	50 968	66 386	64 407
Leiing (direktør og avdelings- og regiondirektørar mv.)	2015	17,0	83,0	18	-	74 729	76 224
	2014	20,0	80,0	15	-	71 429	72 927
Mellomleiing (seksjonssjefar, sjef- og senioringeniørar mv.)	2015	22,0	78,0	37	61 949	74 736	71 813
	2014	17,0	83,0	35	65 778	77 597	75 750
Ingeniørar og rådgivarar mv.	2015	39,0	61,0	355	47 348	54 867	52 092
	2014	40,0	60,0	359	47 407	53 917	51 716
Konsulentar, losformidlarar mv.	2015	35,0	65,0	37	65 179	79 725	75 634
	2014	40,0	60,0	45	60 283	79 239	74 500
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2015	5,0	95,0	78	-	56 604	56 201
	2014	4,0	96,0	71	-	56 330	55 458
Losbåtførarar, statslosar	2015	1,0	99,0	393	-	76 897	76 786
	2014	1,0	99,0	410	-	75 862	75 778
Fagarbeidarar mv.	2015	12,0	88,0	129	41 977	43 236	43 141
	2014	15,0	85,0	141	44 465	42 995	43 074
Trafikkleiarar	2015	7,0	93,0	68	85 267	80 600	80 892
	2014	7,0	93,0	70	74 216	78 325	78 023

Det var eit fleirtal av menn i alle stillingskategoriane. Kvinner tente meir enn menn i stillingskategoriane leiing og trafikkleiarar.

Tabell 7.9 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Kystverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2015	26	17	11	19	5,0	95,0	18,0	82,0	3,3	3,5
2014	12	6	19	23	5,0	95,0	21,0	79,0	4,1	3,5

Nesten all overtida blei utført av menn. Sjukefråværet var litt lågare for kvinner enn for menn.

Etaten marknadsfører seg som ein arbeidsplass for begge kjønn, også for dei sterkt mannsdominerte yrka som m.a. losyrket. Kystverket har ein avtale med NAV/Arbeidslivssenteret om å ta imot personar på praksisplass og har fleire på dette tiltaket.

Nasjonale kommunikasjonsmyndigheit

Ved utgangen av 2015 hadde Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit 159 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst.

Tabell 7.10 Tilsette i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	37,0	63,0	158	44 827	50 620	48 456
	2014	38,0	62,0	156	44 332	49 552	47 578
Toppleiing (ass. direktør, avdelingsdirektørar) ¹	2015	40,0	60,0	5	-	-	81 933
	2014	40,0	60,0	5	-	-	82 875
Mellomleiing (seksjonssjefar)	2015	10,0	90,0	10	-	63 769	64 089
	2014	10,0	90,0	10	-	62 476	62 912
Underdirektørar, fagsjefar, sjef- og senioringeniørar, seniorrådgivarar	2015	32,0	68,0	98	46 878	50 890	49 621
	2014	30,0	70,0	99	46 583	49 148	48 371
Overingeniørar, rådgivarar, seniorkonsulentar mv.	2015	56,0	44,0	45	38 340	39 210	38 727
	2014	62,0	38,0	42	37 905	37 780	37 857

¹ Direktøren for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit inngår ikkje i tabellen.

I stillingskategorien overingeniørar, rådgivarar mv. var fleirtalet av dei tilsette kvinner. Kvinner

tente litt meir enn menn i kategoriane toppleiing, mellomleiing og overingeniørar, rådgivarar mv.

Tabell 7.11 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og frávær i Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)	Foreldrepermisjon (pst.)			Legemeldt sjukefrávær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn		Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2105	2	0	5	4	17,0	83,0	82,0	18,0	1,8	1,0
2014	2	2	4	4	18,0	82,0	67,0	33,0	1,2	1,7

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2015 hadde Luftfartstilsynet 183 tilsette. Kvinnedelen var på 37,2 pst.

Tabell 7.12 Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	37,2	62,8	183	49 124	57 213	53 169
	2014	36,6	63,4	191	46 708	54 284	51 765
Toppleiing (direktør og andre leiarar)	2015	44,0	56,0	9	-	86 523	81 297
	2014	40,0	60,0	10	-	84 763	79 273
Mellomleiing	2015	15,4	84,6	13	-	67 002	66 970
	2014	15,4	84,6	13	-	65 073	63 175
Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2015	26,3	73,7	114	54 248	57 512	55 880
	2014	24,6	75,4	114	52 861	55 148	54 586
Rådgivarar mv.	2015	64,5	35,5	31	41 234	41 629	41 432
	2014	57,6	42,4	33	39 730	40 805	40 186
Førstekonsulentar mv.	2015	100	0	7	38 569	-	38 569
	2014	100	0	9	37 338	-	37 338
Konsulentar/sekretærar mv., lærlingar	2015	66,7	33,3	9	36 358	-	28 858
	2014	72,7	27,3	11	33 356	-	32 419
Timelønn	2015	0	100	2	-	-	-
	2014	0	100	1	-	-	-

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2015 berre kvinner, medan det i kategoriane konsulentar, sekretærar mv. og rådgivarar var eit fleir-

tal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente menn meir enn kvinner i alle kategoriane utanom konsulentar.

Tabell 7.13 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2015	2	1	4	0	12,0	88,0	67,7	33,3	2,2	1,9
2014	4	0	4	4	8,8	91,2	79,1	20,9	1,9	1,4

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2015 hadde Statens jernbanetilsyn 65 tilsette. Kvinnedelen var 49 pst.

Tabell 7.14 Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månadslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	49,0	51,0	65	55 246	62 588	58 917
	2014	50,0	50,0	62	51 427	62 894	57 066
Toppleiing	2015	0	100	1	-	-	-
	2014	0	100	1	-	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2015	75,0	25,0	4	-	-	-
	2014	60,0	40,0	5	-	-	80 233
Seniorrådgivarar mv.	2015	42,0	58,0	49	57 280	61 913	59 982
	2014	37,0	63,0	41	55 015	61 480	59 056
Rådgivarar, førstekonsulentar	2015	75,0	25,0	8	44 538	-	44 478
	2014	83,0	17,0	12	41 639	-	42 068
Sekretærar	2015	100	0	3	-	-	-
	2014	100	0	3	-	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategoriane mellomleiing og rådgivarar, førstekonsulentar.

Kvinner tente meir enn menn i stillingskategorien rådgivarar og førstekonsulentar.

Tabell 7.15 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2105	3	1	1	2	33,0	67,0	100,0	0	2,2	0,8
2014	6	0	3	3	18,0	82,0	71,0	19,0	9,0	0,4

I årsrapporten for 2015 har Statens jernbanetilsyn gjort greie arbeidet sitt med likestilling.

Statens havarikommisjon for transport

Ved utgangen av 2015 hadde Statens havarikommisjon for transport 47 tilsette. Kvinnedelen var 36 pst.

Tabell 7.16 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2015	36,0	64,0	47	52 163	59 656	56 846
	2014	35,0	65,0	46	52 727	59 586	57 200
Toppleiing (direktør)	2015	-	100	1	-	-	-
	2014	-	100	1	-	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2015	20,0	80,0	5	-	-	77 853
	2014	20,0	80,0	5	-	-	77 733
Fagstab	2015	75,0	25,0	4	-	-	-
	2014	75,0	25,0	4	-	-	-
Havariinspektørar	2015	21,0	79,0	28	56 776	56 020	56 182
	2014	19,0	81,0	27	57 782	56 011	56 339
Administrative stillingar	2015	78,0	22,0	9	41 217	-	42 312
	2014	78,0	22,0	9	40 955	-	42 118

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i fagstab og administra-

tive stillingar. Kvinner tente meir enn menn i kategoriane fagstab og havariinspektørar.

Tabell 7.17 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2015	1	0	1	0	24,7	75,3	0	100	1,4	3,2
2014	1	0	0	0	12,7	87,3	47,8	52,2	1,5	0,9

7.7 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2015 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene som ligg under Samferdselsdepartementet. Med heileigd statleg verksemd forstås ein her selskap eigd av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved dei forvaltningsorgana som ligg under departementet.

Forvaltninga av eigarskapen i Baneservice AS blei overført til Nærings- og fiskeridepartementet frå 1. januar 2016.

Avinor AS

Årslønna for konsernsjef Dag Falk-Petersen var 2 546 579 kr. I tillegg fekk han 104 449 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden utgjorde 728 279 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av grunnlaget mellom 12 og 18 G og 25 pst. av grunnlaget over 18 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han tre månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få 12 månaders etterlønn, men denne blir rekna mot anna inntekt.

NSBAS

Årslønna for konsernsjef Geir Isaksen var 3 655 000 kr. I tillegg fekk han 186 000 kr i andre godtgjeringar og 861 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 774 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få seks månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til fire månadslønner.

Posten Norge AS

Grunnlønna for konsernsjef Dag Mejdell var 4 087 653 kr. Denne inkluderer lønn, billønn, feriepengar og pensjonskompensasjon. I tillegg fekk han 6 201 kr i andre godtgjeringar. Det blei avsett 495 102 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 3 002 970 kr.

Samla pensjon er lik 66 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 65 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få ni månaders etterlønn. Denne blir etter tre månader rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til 25 pst. av lønna.

Nye Veier AS

Årslønna for administrerande direktør Ingrid Dahl Hovland var 2 150 000 kr. I tillegg har ho krav på 150 000 kr i andre godtgjeringar. Ho har ikkje krav på bonus. Administrerande direktør blei tilsett i november 2015. I 2015 fekk ho 320 680 kr i lønn og 29 295 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden utgjorde 28 792 kr.

Pensjonsavsetninga er avgrensa til 12 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har ho seks månaders etterlønn viss styret tek initiativ til opphør av tilsettingsforholdet. Denne blir rekna mot anna inntekt.

Svinesundsforbindelsen AS

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga av selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtalen med konsulenten gjeld frå 1. oktober 2013.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2016–2017) om statsbudsjettet for år 2017 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2016–2017) statsbudsjettet for budsjettåret 2017 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5577, 5618, 5619, 5622 og 5624

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet			
	01	Driftsutgifter	192 900 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	12 800 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	17 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	44 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	54 900 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
	74	Tilskudd til Redningssselskapet	83 500 000	408 100 000
1301	Forskning og utvikling mv.			
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 100 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	143 200 000	164 300 000
		Sum Administrasjon m.m.		572 400 000
Luftfartsformål				
1310	Flytransport			
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	815 400 000	815 400 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser			
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	29 300 000	29 300 000
1313	Luftfartstilsynet			
	01	Driftsutgifter	220 400 000	220 400 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
1314	Statens havarikommisjon for transport			
	01 Driftsutgifter		72 100 000	72 100 000
	Sum Luftfartsformål			1 137 200 000
				Vegformål
1320	Statens vegvesen			
	23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>		11 539 400 000	
	29 Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>		519 000 000	
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>		14 581 800 000	
	31 Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>		659 000 000	
	34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>		277 900 000	
	35 Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>		10 300 000	
	36 E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>		508 100 000	
	37 E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>		328 700 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		170 700 000	
	62 Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>		687 800 000	
	63 Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>		100 000 000	
	72 Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>		1 140 900 000	30 523 600 000
1321	Nye Veier AS			
	70 Tilskudd til Nye Veier AS		2 075 200 000	
	75 Tilskudd til egenkapital		1 000 000 000	3 075 200 000
1323	Vegtilsyn			
	01 Driftsutgifter		20 800 000	20 800 000
	Sum Vegformål			33 619 600 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak			
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>		78 300 000	
	61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>		939 700 000	
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>		229 800 000	
	64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler, <i>kan overføres</i>		170 000 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes		681 900 000	
	75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		502 800 000	2 602 500 000
	Sum Særskilte transporttiltak			2 602 500 000
Jernbaneformål				
1352	Jernbanedirektoratet			
	01 Driftsutgifter		372 100 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>		200 000 000	
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>		3 284 500 000	
	71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>		6 824 300 000	
	72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>		1 473 000 000	
	73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>		8 763 300 000	
	75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>		66 600 000	
	76 Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post, 71, post 72, post 73 og post 75</i>		4 240 300 000	25 224 100 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
1354	Statens jernbanetilsyn			
	01	Driftsutgifter	71 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	19 800 000	91 500 000
1356	Bane NOR SF			
	71	Tilskudd til omstilling	150 000 000	
	86	Driftskreditt	150 000 000	300 000 000
		Sum Jernbaneformål		25 615 600 000
Kystforvaltning				
1360	Kystverket			
	01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 711 400 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	408 800 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	217 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	30 000 000	2 579 400 000
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C			
	01	Driftsutgifter	47 400 000	47 400 000
		Sum Kystforvaltning		2 626 800 000
Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester			
	70	Kjøp av post- og banktjenester	272 200 000	272 200 000
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet			
	01	Driftsutgifter	194 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	80 200 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	93 700 000	383 800 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		656 000 000
		Sum departementets utgifter		66 830 100 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
Samferdselsdepartementet				
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600 000	2 600 000
4312		Avinor AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luffartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	137 200 000	137 200 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	188 400 000	
	02	Diverse gebyrer	424 200 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	105 700 000	718 300 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	190 000 000	190 000 000
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	2 053 000 000
4352		Jernbanedirektoratet		
	01	Innbetalinger til Norsk jernbane- skole og Norsk jernbanemuseum	31 000 000	31 000 000
4354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabel- baner og fornøylesinnretninger	14 000 000	14 000 000
4360		Kystverket		
	02	Andre inntekter	11 700 000	11 700 000
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran C		
	07	Refusjoner og andre inntekter	5 700 000	5 700 000
4380		Nasjonal kommunikasjons- myndighet		
	01	Diverse gebyrer	600 000	600 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner	Kroner
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet			
	74	Sektoravgifter Kystverket	789 800 000	
	75	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	196 200 000	986 000 000
		Sum Samferdselsdepartementet		4 594 500 000
		Renter og utbytte mv.		
5618	Aksjer i Posten Norge AS			
	85	Utbytte	120 000 000	120 000 000
5619	Renter av lån til Avinor AS			
	80	Renter	50 300 000	50 300 000
5622	Aksjer i Avinor AS			
	85	Utbytte	500 000 000	500 000 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS			
	80	Renter	20 000 000	20 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.		690 300 000
		Sum departementets inntekter		5 284 800 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1.

Overskride bevilgningen under	Mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 01
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 01	kap. 4361 post 07

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360, post 02 til følgende formål under kap. 1360, post 30:
- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360, post 30.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	60 mill. kroner

V

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:		innenfor en kostnadsramme på:
E39 Bjørset – Skei		846 mill. kroner
rv 13 Vik – Vangsnes		668 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
3. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	2 700 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	72	Planlegging nye prosjekter	1 250 mill. kroner
	73 og 75	Investeringer, jernbane	1 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	225 mill. kroner

VII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	23 og 34	Drift og vedlikehold	6 600 mill. kroner	2 700 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71 og 75	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kroner	2 400 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 15 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 20 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kroner.

Andre fullmakter

X

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XI

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

XII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS får tillatelse til å øke takstene i Oslopakke 3 med 1 krone i tillegg til ordinær prisjustering av bompengetakstene. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS om dette.

XIII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

1. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 100 mill. kroner

2. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 025 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIV

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet for 2017 uten bevilgning

XV

Fullmakt til å aktivere driftskreditt til Bane NOR SF i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at driftskredittrammen til Bane NOR SF aktiveres i statens kapitalregnskap.

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

XVII

Fastsettelse av bompengetakster

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprojekter sammenliknet med det som lå til grunn i proposisjonene som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for den nye tilskuddsordningen på kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 75 Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene, og de nye rutinene for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner.

Vedlegg 1**Fullmakter**

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Fullmaktene som gjeld veg, er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen. Omorganiseringa

av jernbanesektoren gjer at dei fleste fullmaktene som gjeld jernbane, ikkje vil vere relevante i 2017 og er derfor ikkje med i oversikta.

Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016)/Innst. 13 S (2015–2016)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar or rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for rentekompensasjonsordninga og nye retningslinjer for takst og rabatt som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S Tillegg 2.
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i proposisjonen	Nasjonalt transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av vegprosjekt i Prop. 1 S frå 200 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. For prosjekt under terskelverdien har Statens vegvesen fleksibilitet når det gjeld oppstart og gjennomføring av prosjekt.
St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	Statens vegvesen har fått delegert desse fullmakter når det gjeld <i>varige</i> omdisponeringar mellom riksvegprosjekt: <ul style="list-style-type: none"> – Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 10 pst. av den totale løyvinga til riksvegar i budsjettåret – Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for gjeldande fireårsperiode og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S For varige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane: <ul style="list-style-type: none"> – Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bidraget frå bompengepakka i budsjettåret – Varige omdisponeringar av bompengar til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.

Heimel	Innhald
<p>St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen</p>	<p>Statens vegvesen har fått delegert desse fullmaktene for <i>midlertidige</i> omdisponeringar av statlege midlar mellom riksvegprosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Maks. 30 mill. kr pr. år pr. prosjekt og 30 pst. av heile løyvinga til store prosjekt i budsjettåret. – Oppstart av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S <p>For midlertidige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Midlertidige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maks. 30 pst. av heile bompengedraget frå bompengepakka i budsjettåret <p>Midlertidige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.</p>
<p>St.prp. nr. 76 (2000–2001)/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen</p>	<p>Statens vegvesen har fått desse fullmakter når det gjeld forskoteringar av riksvegar innanfor gjeldande fullmaktsramme</p> <ul style="list-style-type: none"> – Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er teke opp til løyving. For prosjekt som ikkje er teke opp til løyving, blir forskoteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskotering blir knytt til det totale nivået på løyvingane til riksvegar. Samla beløp til refusjonar skal ikkje overskride 20 pst. av løyvinga til Store prosjekt på kap. 1320, post 30, i det året forskoteringsavtalen blir underskrive. – Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S. Prosjekt med ein prosjektkostnad under 30 mill. kr som er foreløpig prioritert i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden og Nasjonal transportplan omfattar. Mindre investeringstiltak med ein prosjektkostnad under 15 mill. kr uavhengig av om dei er prioriterte i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden som Nasjonal transportplan omfattar eller ikkje. <p>Alle forskoteringar skal vere behandla av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen eller vegkontoret (no regionvegkontoret) eller Vegdirektoratet skal saken leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Ved forsering av bompengeprojekt, der utgiftene til forskotering skal belastast trafikantane og der det blir ein auke i belastningane samanlikna med det som er lagt til grunn i bompengeproposisjonen, skal saken leggjast fram for departementet. Dette skal gjelde for dei tilfelle der bompengesatsane aukar eller perioden for innkrevjing blir forlengd med 3 månader eller meir.</p> <p>Stortinget fastsett i samband med dei årlege budsjetta ei ramme som departementet får fullmakt til å inngå forskoteringsavtalar for. Refusjonar der det er sett vilkår kjem i tillegg til den ei kvar tid gjeldande ramme for forskoteringsavtalar og skal leggjast fram for Stortinget.</p> <p>Forskoteringar i samband med start av prosjekt der prosjekta er av ein slik storleik at dei blir lagt fram i budsjettproposisjonane, skal framleis leggjast fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta eller i eigne proposisjonar. Slike forskoteringar er omfatta av den fastsette fullmaktsramma.</p>

Heimel	Innhald
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av 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	Utleie av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leieinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltning og vedlikehald av eigedomen blir belasta. Vilkår om at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnads-effektiv anleggsdrift
St.prp. nr. 1 (1988–89) Omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom (50 mill. kr).

Fullmakt som gjeld jernbaneformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i meldinga	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av jernbaneprosjekt i Prop. 1 S frå 50 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. Grensa for omtale av prosjekt blir vidareført når jernbaneinfrastrukturføretaket får ansvaret for jernbaneprosjekta.

Bestilling av publikasjoner

Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: www.publikasjoner.dep.no

E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Privat sektor:

Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub

E-post: offpub@fagbokforlaget.no

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 PrintMedia AS – 10/2016

