



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2015**

Utgiftskapitler: 1300–1380

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



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2015**

Utgiftskapitler: 1300–1380

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



# Innhold

<b>Del I</b>	<b>Innleiing og oversikt</b> .....	9	<i>Programkategori 21.40</i>	
			<i>Særskilte transporttiltak</i> .....	119
<b>1</b>	<b>Mål og hovudprioriteringar</b> .....	11	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak .....	120
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken .....	11	Kap. 1331 Infrastrukturfond .....	124
1.2	Hovudprioriteringane i budsjettet for 2015 .....	12	Kap. 4331 Infrastrukturfond .....	124
1.3	Nærmare om budsjettforslaget ....	14	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i> .....	125
<b>2</b>	<b>Diverse omtaler</b> .....	19	Kap. 1350 Jernbaneverket .....	134
2.1	Kompensasjon for differensiert arbeidsgivaravgift .....	19	Kap. 4350 Jernbaneverket .....	162
2.2	Nøytral meirverdiavgift i ordinære statlege forvaltningsorgan .....	19	Kap. 1351 Persontransport med tog .....	163
2.3	Reform for mindre byråkrati og meir effektiv bruk av midlane .....	19	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn .....	165
<b>3</b>	<b>Diverse tabellar</b> .....	20	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn .....	166
<b>4</b>	<b>Oppmodingsvedtak</b> .....	22	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS .....	167
<b>Del II</b>	<b>Nærmere om budsjettforslaget</b>	25	Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS .....	167
<b>5</b>	<b>Nærmere omtale av bevilgningsforslagene</b> .....	27	<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i> .....	171
			Kap. 1360 Kystverket .....	182
			Kap. 4360 Kystverket .....	190
			Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet .....	190
			Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	191
			Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran C	192
			<b>Programområde 22 Post og telekommunikasjoner</b> .....	193
<b>Programområde 21 Innenlands transport</b>		27	<i>Programkategori 22.10</i>	
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>		27	<i>Post og telekommunikasjoner</i> .....	193
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet .....		27	Kap. 1370 Posttjenester .....	198
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet .....		28	Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS .....	200
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....		31	Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	200
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....		32	Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	202
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i> .....		37	<i>Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.</i> .....	203
Kap. 1310 Flytransport .....		43		
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser ...		43	<b>Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde</b> .....	207
Kap. 1313 Luftfartstilsynet .....		44		
Kap. 4313 Luftfartstilsynet .....		45	<b>6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023</b> .....	209
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport .....		45	6.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017 .....	209
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS .....		46	6.2 Oppfølging av hovudmåla .....	210
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		46	6.2.1 Framkome .....	211
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS .....		46	6.2.2 Transporttryggleik .....	219
			6.2.3 Miljø .....	223
			6.2.4 Universell utforming .....	229
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i> .....		47		
Kap. 1320 Statens vegvesen .....		54		
Kap. 4320 Statens vegvesen .....		74		
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS .....		75		
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS .....		75		
Nærmere om investeringsprogrammet .....		81		

<b>7</b>	<b>Omtale av særlege tema</b> .....	232	7.4.3	Effektivisering av plan-	
7.1	Samfunnstryggleik .....	232		prosessane .....	241
7.2	Kollektivtransport .....	233	7.5	Konkurransetilhøve og marknad ..	241
7.2.1	Utviklinga i kollektivtransporten ..	233	7.6	Oppmodingsvedtak .....	243
7.2.2	Tiltak for å styrke kollektiv-		7.7	Likestilling i transportsektoren ....	247
	transporten .....	233	7.8	Tilsettingsvilkåra for leiarar	
7.3	Nordområda .....	235		i heileigde statlege verksemdar ....	256
7.4	Forenklingsarbeid, modernisering		<b>Forslag</b>	.....	259
	og betre gjennomføringskraft .....	238	<b>Vedlegg</b>		
7.4.1	Reform av transportsektoren .....	238	1	Fullmakter .....	269
7.4.2	Program for effektivisering av				
	Statens vegvesen og Jernbane-				
	verket .....	239			

## Tabelloversikt

Tabell 3.1	Bruk av stikkordet «kan		Tabell 5.12	Post 36 E16 over Filefjell –	
	overførast» på andre postar enn			investeringsprogram .....	85
	postgruppe 30–49 .....	20	Tabell 5.13	Post 37 E6 vest for Alta –	
Tabell 3.2	Endringar i budsjettet på utgifts-			investeringsprogram .....	85
	kapittel etter saldert budsjett		Tabell 5.14	Utvikling i indikatorene for	
	2014 .....	21		Oslopakke 3 for 2012 og 2013 ....	88
Tabell 3.3	Endringar i budsjettet på		Tabell 5.15	Styringsgruppens forslag til	
	inntektskapittel etter saldert			handlingsprogram for	
	budsjett 2014 .....	21		Oslopakke 3 2015–2018 .....	89
Tabell 4.1	Oppmodingsvedtak i stortings-		Tabell 5.16	Forslag til budsjett 2015 for	
	sesjonen 2013–2014 .....	22		Oslopakke 3 .....	90
Tabell 5.1	Oppfølging av Nasjonal		Tabell 5.17	Bruk av midler i Nord-Jæren-	
	transportplan 2014–2017 .....	56		pakken i 2013 .....	92
Tabell 5.2	Oppfølging av Nasjonal		Tabell 5.18	Forslag til fordeling av midler	
	transportplan i 2015, post 30 .....	61		i Nord-Jærenpakken i 2015 .....	93
Tabell 5.3	Bompenger stilt til disposisjon		Tabell 5.19	Bruk av midler i Bergens-	
	for investering og totalt innbetalte			programmet i 2013 .....	94
	bompenger .....	67	Tabell 5.20	Forslag til fordeling av midler	
Tabell 5.4	Statlige bindinger til vedtatte			i Bergensprogrammet i 2015 .....	95
	og foreslåtte prosjekter i 2015 ...	69	Tabell 5.21	Bruk av midler i Miljøpakke	
Tabell 5.5	Bindinger knyttet til riksveg-			Trondheim i 2013 .....	96
	prosjekter som har vært til KS2	70	Tabell 5.22	Forslag til fordeling av midler	
Tabell 5.6	Fylkesfordeling av rente-			i Miljøpakke Trondheim i 2015 ..	97
	kompensasjon .....	72	Tabell 5.23	Jernbaneverket – mål og	
Tabell 5.7	Endringer i infrastruktur-			resultater 2013 .....	128
	standard med budsjettforslaget		Tabell 5.24	Persontrafikk med tog på ulike	
	for 2015 .....	74		togtyper i 2013 .....	129
Tabell 5.8	Kjøp av eksterne tjenester		Tabell 5.25	Oppfølging av Nasjonal	
	i Statens vegvesen .....	79		transportplan 2014 – 2017 .....	135
Tabell 5.9	Post 30 Riksveginvesteringer –		Tabell 5.26	Jernbaneverket – mål 2015 .....	136
	investeringsprogram .....	83	Tabell 5.27	Jernbaneinvesteringer .....	143
Tabell 5.10	Post 31 Skredsikring riksveger		Tabell 5.28	Brukeravgifter for Gardermo-	
	– investeringsprogram .....	84		banen i 2015 .....	163
Tabell 5.11	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika		Tabell 5.29	Utenriks godstransportarbeid på	
	– investeringsprogram .....	85		norsk område .....	174

Tabell 5.30	Innenlands godstransportarbeid etter transportform .....	175	Tabell 6.9	Tal for setekilometer og togkilometer i persontogtrafikken pr. toggruppe .....	217
Tabell 5.31	Godstransport på sjø, andeler av samlet import og eksport .....	175	Tabell 6.10	Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtida i km/t .....	217
Tabell 5.32	Tilgjengelighet (opptid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger .....	178	Tabell 6.11	Punktlegheit for lokaltog i rushtida i prosent .....	218
Tabell 5.33	Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral .....	179	Tabell 6.12	Framkome for gåande og syklande .....	219
Tabell 5.34	Antall og andel inngrep fra trafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen .....	179	Tabell 6.13	Tal på utbetra registrerte konflikhtar mellom transportnett og naturmangfald .....	227
Tabell 5.35	Antall ulykker med lospliktig fartøy .....	179	Tabell 6.14	Inngrep i dyrka jord .....	229
Tabell 5.36	Bevilgning for 2015 før uttrekk av mva. ....	182	Tabell 7.1	Løyvingar til kollektivtransport ..	234
Tabell 5.37	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017 .....	183	Tabell 7.2	Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn .....	248
Tabell 5.38	Bevilgning til Kystverkets virksomhetsområder fordelt på post.....	186	Tabell 7.3	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Samferdselsdepartementet .....	248
Tabell 5.39	Dekningsgrad etter type nett ....	196	Tabell 7.4	Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn .....	249
Tabell 5.40	Beregning av behovet for statlig kjøp .....	199	Tabell 7.5	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen .....	249
Tabell 5.41	Ulønnsomme tjenester som inngår i de leveringspliktige tjenestene .....	199	Tabell 7.6	Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn .....	250
Tabell 5.42	Fylkeskommunenenes utgifter i 2013 innen samferdselsformål	205	Tabell 7.7	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneverket .....	251
Tabell 5.43	Sentrale data på fylkesvegnettet	206	Tabell 7.8	Tilsette i Kystverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn	252
Tabell 6.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017 (mill. 2015-kr) .....	209	Tabell 7.9	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Kystverket ...	252
Tabell 6.2	Reisetidsgevinstar på utvalde strekningar på riksvegnettet .....	212	Tabell 7.10	Tilsette i Post- og teletilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn .....	253
Tabell 6.3	Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor i minutt .....	212	Tabell 7.11	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Post- og teletilsynet .....	253
Tabell 6.4	Transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet .....	213	Tabell 7.12	Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn .....	254
Tabell 6.5	Tal på timar då dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde .....	214	Tabell 7.13	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet .....	254
Tabell 6.6	Punktlegheit og regularitet for gods- og persontransport i prosent .....	215	Tabell 7.14	Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn .....	255
Tabell 6.7	Punktlegheit og regularitet for Avinor konsern for perioden 2010–2014 i prosent .....	215	Tabell 7.15	Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens jernbanetilsyn .....	255
Tabell 6.8	Ventetid på los i perioden 2010–2013 .....	216			

Tabell 7.16 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn ..... 256

Tabell 7.17 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens havarikommisjon for transport .. 256

## Figuroversikt

Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner ..... 39  
Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser .... 39  
Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970 ..... 52  
Figur 5.4 Persontrafikk med tog ..... 129  
Figur 5.5 Godstrafikk med tog ..... 130

Figur 5.6 Utvikling i punktligheten for person- og godstog ..... 131  
Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2013 og «målkurve 2014–2023» ..... 220  
Figur 7.1 Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar) ..... 234



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 1 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**FOR BUDSJETTÅRET 2015**

Utgiftskapitler: 1300–1380

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. september 2014,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*





*Del I*  
*Innleiing og oversikt*



# 1 Mål og hovudprioriteringar

## 1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

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

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

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

I tillegg til auka løyvingar vil regjeringa gjennomføre ei gjennomgripande reform av sektoren. Nye organisatoriske løysingar må takast i bruk i transportsektoren for å få fart på utbygginga, få meir effekt ut av ressursane, og for å betre den samfunnsøkonomiske lønnsmda i sektoren. I reformarbeidet er det lagt opp til heilskaplege løysingar for transportsektoren. For å sikre at gevinstane ved dei ulike reformene kan komme til nytte så raskt som mogleg, vil det likevel vere aktuelt å

utarbeide og foreslå konkrete løysingar etter kvart som dei er klare. Dette er nødvendig for å effektivisere sektoren og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv. Etableringa av eit utbyggingsselskap for utvalde vegprosjekt vil vere eit første steg. Det må leggest til rette for auka konkurranse på ulike område av samferdselssektoren og stillast krav til auka produktivitet og effektivitet.

Regjeringa vil redusere avstandsulempene og transportkostnadene gjennom ei storstilt satsing på hovudvegane. Dette vil m.a. skje ved å etablere eit utbyggingsselskap for veg. Vidare vil regjeringa også organisere nokre større veg- og jernbaneutbyggingar som eige prosjekt der offentleg-privat samarbeid (OPS) kan brukast som gjennomføringsstrategi. Regjeringa vil òg auke satsinga på annan infrastruktur. Jernbanen skal ha ei viktig rolle både for pendlarreiser til dei større byane og for godstransport mellom dei store byane. Vidare har regjeringa signalisert at staten vil dekke inntil 50 pst. av kostnadene ved store investeringar i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport av nasjonal betydning i dei fire største byane, som t.d. Fornebu-banen.

Regjeringa vil at Noreg over tid skal få eit moderne samferdselsnett på nivå med andre land det er naturleg å samanlikne med. Samla sett er levkåra for folk og rammevilkåra for næringslivet i Noreg blant dei aller beste i verda. Transportinfrastrukturen bør vere på same nivå. Regjeringa vil derfor legge til rette for at ein større del av avkastinga frå Statens pensjonsfond utland (SPU) blir investert i vegar, jernbane og annan samferdselsinfrastruktur.

I regjeringsplattformen varsler regjeringa at ein skulle etablere eit infrastrukturfond på 100 mrd. kr som blir bygd opp over inntil fem år. I 2015 vil fondet ha ein innskottkapital på 70 mrd. kr. Fondet blir dermed bygd opp raskare enn regjeringsplattformen legg opp til.

Innkrevjinga av bompengar kan og bør bli meir kostnadseffektiv, og bilistane bør i større grad betale for den vegen dei faktisk nyttar, og ikkje for unødig dyre finansierings- og innkrev-

jingskostnader. Regjeringa arbeider derfor med å reformere bompengesektoren.

Regjeringa vil sørge for auka trafikktryggleik og kortare og meir føreseieleg reisetid for folk og næringsliv. Infrastrukturen må byggast meir heilskapleg. Offentleg usemje om planløysingar må løysast raskare og betre. Stortinget bør i framtida vedta nasjonale planar med mål, rammer, tiltak og finansiering, slik at fagetatane kan overta ansvaret for detaljar og gjennomføring.

Folketalet i byområda aukar og er venta å vokse kraftig i åra som kjem. Dette får konsekvensar for samferdselspolitikken. Regjeringa vil derfor gjennomføre ei kraftig satsing på bygging av infrastruktur i og rundt dei største byane. Regjeringa vil legge betre til rette for at fleire kan reise kollektivt, bruke sykkel eller gå. Det er fastsett eit rammeverk for bymiljøavtalar, der belønningordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda vil bli innlemma så raskt som praktisk mogleg.

Regjeringa vil at satsinga på utbygging av veg og kollektivtransport skal aukast meir enn det som er vedteke i Nasjonal transportplan 2014–2023, og at bompengedelen i nye vegprosjekt blir redusert. Det er naturleg at opptrappinga av løyvingane til transportinfrastruktur skjer gradvis og er tilpassa utbyggingsporteføljen. Dette inneber at opptrappinga nødvendigvis ikkje blir lik for alle sektorar samtidig.

Regjeringa vil innføre fri konkurranse for posttenester og oppheve reservasjonen mot EUs tredje postdirektiv. Systemet med eins porto over heile landet for einskiltsendingar skal vidareførast.

Dette budsjettforslaget er eit første steg på vegen på alle desse områda. Betre forvaltning av vår felles infrastruktur er prioritert gjennom auka løyvingar til drift og vedlikehald. Ein betydeleg vekst i investeringar på veg, jernbane og i sjøtransport gjer at regjeringa vil klare å gjennomføre nye investeringsprosjekt utover dei som inngår i rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023 i første del av planperioden. Fornebubanen er eit godt døme på at ein slik tankegang alt gjer seg gjeldande.

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

## 1.2 Hovudprioriteringane i budsjettet for 2015

Regjeringa foreslår å løyve 54,6 mrd. kr, ekskl. lånetransaksjonar, på Samferdselsdepartementets budsjett. Det er ein auke på om lag 5 mrd. kr, eller 10 pst. samanlikna med saldert budsjett 2014. Tek ein omsyn til nettopostering av meirverdiavgift i 2015 er auken på 10,7 pst.

Regjeringa sine hovudprioriteringar er:

- oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 med betydeleg auka løyvingar til veg, jernbane og sjøtransport
- redusere vedlikehaldsetterslepet på veg
- eit bedre togtilbud
- auka satsing på fylkesvegane
- kapitalinnskott til infrastrukturfondet på 40 mrd. kr
- reform av samferdselssektoren.

Etter to av fire år av planperioden 2014–2017 i Nasjonal transportplan 2014–2023 utgjer løyvingane 48,7 pst. av den økonomiske ramma i planen. Løyvingsforslaget i 2015 ligg om lag 436 mill. kr over årleg gjennomsnittleg planramme for dei første fire åra, medan løyvingane i 2014 var nærmare 3 mrd. kr lågare.

Til vegformål under Statens vegvesen blir det foreslått å løyve 26,8 mrd. kr. Dette er ein auke på om lag 3 mrd. kr eller 12,4 pst. frå saldert budsjett 2014. Med den auka ramma til drift og vedlikehald kan vedlikehaldet gjennomførast på eit nivå som gjer at vedlikehaldsetterslepet stansar i 2015. Saman med ei løyving på om lag 1 mrd. kr til fornying av eksisterande vegnett vil etterslepet bli redusert i 2015. Det er første gong på fleire tiår at dette skjer. Det blir foreslått å løyve om lag 8 mrd. kr til store vegprosjekt. Alle store prosjekt som i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2014–2023 er føresett starta i 2015, får startløyving. Planlegginga av nye prosjekt for m.a. oppstart av viktige prosjekt på ferjefri E39 blir òg styrkt.

I Prop. 1 S (2013–2014) blei rentekompensasjonsordninga for fylkesvegar foreslått avvikla, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. I Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslo regjeringa å vidareføre ordninga. Regjeringa foreslår å auka investeringsramma frå 2 mrd. kr til 3 mrd. kr i 2015. I tillegg foreslår regjeringa å løyve 272 mill. kr til fylkesvegane over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett for å oppfylle krava i tunnelforskrifta og 1 mrd. kr til å ruste opp fylkesvegane som er ein auke på om lag 225 mill. kr frå 2014 til 2015. Regjeringa foreslår 580,4 mill. kr til skredsikring på fylkesvegane.

Regjeringa foreslår å løyve om lag 21 mrd. kr til jernbaneformål. Det er ein auke på om lag 1,7 mrd. kr eller 8,7 pst. frå saldert budsjett 2014. Det blir foreslått å løyve 3 135 mill. kr for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen). Dette er ein auke med nærmare 1,8 mrd. kr frå 2014. Follobanen vil legge til rette for å utvikle eit vesentleg betre togtilbod på Østfoldbanen for alle togslag, særleg for InterCity-trafikken. Regjeringa foreslår ei auka løyving til eit forbetra togtilbod med fleire avgangar på Sørlandsbanen og forlenging av lokal-toga på Trønderbanen til Melhus. Det er lagt opp til ein auke til drift og vedlikehald på 5,4 pst.

Til kystforvaltninga blir det foreslått å løyve 2,75 mrd. kr. Løyvinga er 128 mill. kr høgare enn saldert budsjett 2014. Ordninga med nøytral meirverdiavgift frå 2015 omfattar Kystverket. Tek ein omsyn til nettoføring av meirverdiavgift, er løyvingsforslaget om lag 410 mill. kr eller 15,6 pst. høgare enn i 2014. Løyvinga inneber styrkt plankapasitet og auka midlar til fiskerihamner og farleier.

Regjeringa sitt forslag til løyving til luftfartsformål er på 992 mill. kr. Løyvinga omfattar kjøp av innanlandske flyruter, tilskott til regionale ikkje-statlege flyplassar, Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, og er i hovudsak ei vidareføring av løyvinga i 2014.

Det blir foreslått å løyve 717 mill. kr til post- og telekommunikasjonar, som er ein auke på 30 pst. frå saldert budsjett 2014. Auken kjem av behovet for auka kjøp av post- og banktenester og auka tilskott til teletryggleik og -beredskap.

Til særskilde transporttiltak blir det foreslått å løyve 41,8 mrd. kr, inkludert 40 mrd. kr i innskott til infrastrukturfondet. Ein stor del av resten av løyvinga gjeld belønningsordninga for betre kollektivtransport i byområda og kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen-Kirkenes. Det blir foreslått at prøveprosjektet med TT-tilbod til brukarar med særlege behov blir forlenga med eitt år til evalueringa av ordninga ligg føre.

I tråd med Sundvolden-erklæringa er det løyvd 10 mrd. kr og 20 mrd. kr til infrastrukturfondet i 2013 og 2014, som gir ei avkastning i 2015 på 871 mill. kr. Regjeringa foreslår å løyve ytterlegare 40 mrd. kr til fondet i 2015. Med det foreslåtte innskottet vil infrastrukturfondet ha 70 mrd. kr i kapital i 2015. Det vil gi grunnlag for større og meir føreseieleg finansiering av samferdselsinfrastruktur.

I tillegg til auka løyvingar vil regjeringa gjennomføre ei gjennomgripande reform av samferdselssektoren. Regjeringa tek sikte på å etablere vegutbyggingsselskapet i løpet av 2015. Selskapet vil ha stor betydning for utbygginga av riksvegssystemet i Noreg.

### 1.3 Nærmere om budsjettforslaget

#### Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	216 035	259 588	388 402	49,6
1301	Forskning og utvikling mv.	233 477	260 975	157 382	-39,7
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>449 512</i>	<i>520 563</i>	<i>545 784</i>	<i>4,8</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	637 489	681 000	698 928	2,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	28 958	35 000	36 155	3,3
1313	Luftfartstilsynet	205 765	194 000	193 908	0,0
1314	Statens havarikommisjon for transport	60 603	63 400	63 239	-0,3
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>932 815</i>	<i>973 400</i>	<i>992 230</i>	<i>1,9</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	22 285 118	23 875 050	26 847 061	12,4
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>22 285 118</i>	<i>23 875 050</i>	<i>26 847 061</i>	<i>12,4</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	1 557 403	1 786 600	1 802 888	0,9
1331	Infrastrukturfond	10 000 000	20 000 000	40 000 000	100,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>11 557 403</i>	<i>21 786 600</i>	<i>41 802 888</i>	<i>91,9</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	12 084 113	16 177 800	17 698 787	9,4
1351	Persontransport med tog	2 878 661	3 047 000	3 196 870	4,9
1354	Statens jernbanetilsyn	79 098	78 800	79 094	0,4
1355	Baneservice AS	30 000			
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>15 071 872</i>	<i>19 303 600</i>	<i>20 974 751</i>	<i>8,7</i>
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket		2 583 854	2 711 493	4,9
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		44 410	45 242	1,9
	<i>Sum kategori 21.60</i>		<i>2 628 264</i>	<i>2 756 735</i>	<i>4,9</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>50 296 720</i>	<i>69 087 477</i>	<i>93 919 449</i>	<i>35,9</i>
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Posttjenester	479 700	270 000	418 000	54,8
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	203 211	281 600	298 932	6,2
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>682 911</i>	<i>551 600</i>	<i>716 932</i>	<i>30,0</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>682 911</i>	<i>551 600</i>	<i>716 932</i>	<i>30,0</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>50 979 631</i>	<i>69 639 077</i>	<i>94 636 381</i>	<i>35,9</i>

**Inntekter fordelt på kapitler**

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	6 375	2 400	2 479	3,3
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>6 375</i>	<i>2 400</i>	<i>2 479</i>	<i>3,3</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	150 353	138 800	126 776	-8,7
4314	Statens havarikommisjon for transport	1 208			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	153 878	116 300	98 000	-15,7
5622	Aksjer i Avinor AS	463 400	478 000	500 000	4,6
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 213 209</i>	<i>1 177 500</i>	<i>1 169 176</i>	<i>-0,7</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	880 335	522 800	628 089	20,1
4322	Svinesundsforbindelsen AS	25 000	25 000	25 000	0,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	15 845	30 000	29 000	-3,3
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>921 180</i>	<i>577 800</i>	<i>682 089</i>	<i>18,0</i>
	Særskilte transporttiltak				
4331	Infrastrukturfond			871 000	
	<i>Sum kategori 21.40</i>			<i>871 000</i>	
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	863 333	693 000	650 617	-6,1
4354	Statens jernbanetilsyn	17 820	13 000	13 362	2,8
4355	Baneservice	16 221			
5611	Aksjer i NSB AS	296 000	260 000	300 000	15,4
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>1 193 374</i>	<i>966 000</i>	<i>963 979</i>	<i>-0,2</i>
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket		10 747	11 102	3,3
4361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		5 213	5 385	3,3
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		773 453	829 068	7,2
	<i>Sum kategori 21.60</i>		<i>789 413</i>	<i>845 555</i>	<i>7,1</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>3 334 138</i>	<i>3 513 113</i>	<i>4 534 278</i>	<i>29,1</i>



(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Nasjonale kommunikasjonsmyndighet	158 925	162 700	171 731	5,6
5618	Aksjer i Posten Norge AS	253 500	217 000	200 000	-7,8
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>412 425</i>	<i>379 700</i>	<i>371 731</i>	<i>-2,1</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>412 425</i>	<i>379 700</i>	<i>371 731</i>	<i>-2,1</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>3 746 563</i>	<i>3 892 813</i>	<i>4 906 009</i>	<i>26,0</i>

#### Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 545,8 mill. kr. Løyvinga på kap. 1300 utgjer til saman 388,4 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskott til trafikktryggleiksformål, til samferdselsberedskap og til Redningsselskapet, løyving til å etablere miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen og midlar til utgreiingar for å modernisere transportsektoren.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiingar, der det samla er foreslått å løyve 157,4 mill. kr. Oppgåvene til Transnova-prosjektet blir frå 2015 foreslått overført til Enova som er underlagt Olje- og energidepartementet.

#### Luftfartsformål

Samla budsjettforslag for luftfartsformål er 992,2 mill. kr.

Det er budsjettert med 698,9 mill. kr til kjøp av flytransport. Ny kontrakt som er inngått i 2014 for regional helikopterrute mellom Bodø og Værøy, er 31,8 pst. dyrare enn den førre kontrakten. Til regionale ikkje-statlege flyplassar er det foreslått å løyve 36,2 mill. kr, m.a. til driftstilskott til Stord lufthamn, Sørstokken, og Ørland lufthamn. Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 193,9 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 63,2 mill. kr.

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

#### Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 26,8 mrd. kr. Forslaget er ein auke på nærmare 3 mrd. kr eller 12,4 pst. frå saldert budsjett 2014.

Det er foreslått om lag 10,5 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar og trafikant- og køyretøytilsyn som er ein auke på 872 mill. kr eller 9,1 pst. frå saldert budsjett 2014.

Til investeringar på riksvegane er det foreslått å løyve om lag 14,1 mrd. kr, som er ein auke på 12,3 pst. frå 2014. På post 30 Riksveginvesteringar er det foreslått å løyve om lag 12,1 mrd. kr. Dette er ein auke på om lag 1,6 mrd. kr eller 15,2 pst. frå saldert budsjett 2014. I tillegg kjem investeringsmidlar til prosjekta E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og til Bjørvika, som er førte på eigne postar.

Det er foreslått statlege midlar til førebuande arbeid og anleggsstart på ei rekkje nye prosjekt i 2015. Med dette budsjettforslaget vil alle prosjekta som i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2014–2023 er føresetta starta opp i 2015, få startløyving.

Nokre vedtekne prosjekt vil vere i startfasen i 2015, m.a.:

- E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold
- E134 Seljord – Åmot i Telemark
- E16 Sandvika – Wøyen i Akershus
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E39 Hove – Sandved i Rogaland.

Med atterhald om Stortingets behandling av bompengeprogget er det lagt til grunn statlege midlar og bompengar til anleggsstart på desse prosjekta:

- E39 Svegatjørn – Rådalen i Hordaland, jf. Prop. 134 S (2013–2014)
- Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Nordland (Bypakke Bodø), jf. Prop. 131 S (2013–2014).

I tillegg er det lagt til grunn statlege midlar og bompengar frå Miljøpakke Trondheim til anleggsstart på prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen i Sør-Trøndelag.

Det er òg lagt til grunn statlege midlar og bompengar til førebuande arbeid og anleggsstart i 2015 på nokre prosjekt som enno ikkje er lagt fram for Stortinget. Regjeringa tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekta vil bli lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Prioriteringa er med atterhald om Stortingets behandling av eit opplegg for delvis bompengefinansiering:

- E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud
- E16 Bagn – Bjørgo i Oppland
- E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Sør-Trøndelag.

Det er prioritert statlege midlar til førebuande arbeid på desse prosjekta, med sikte på anleggsstart i 2016:

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

Videre er det lagt til grunn statlege midlar til førebuande arbeid på E18 Varoddbrua i Vest-Agder, med sikte på anleggsstart så raskt som praktisk mogleg.

Det tas sikte på anleggsstart med bompengar i 2015 på Bypakke Nedre Glomma i Østfold. Denne er enno ikkje lagt fram for Stortinget. Regjeringa tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering vil bli lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Det pågår nærare utredningar av fleire bompengeprojekt. Regjeringa vil vurdere desse prosjekta nærare og deretter komme tilbake til Stortinget på egne måte.

Desse prosjekta med kostnad over 100 mill. kr er venta opna for trafikk i 2015:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Sydhavna i Oslo
- E39 Høggjølen – Harangen i Sør-Trøndelag
- E134 Skjold – Solheim i Rogaland
- E134 Stordalstunnelen i Hordaland
- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal
- E6 Kråkmofjellet i Nordland

Til fornyingstiltak blir det foreslått 1 042 mill. kr. Av dette er 479 mill. kr avkastning frå infrastrukturfondet.

Det er eit stort behov for å oppgradere tunnelar. Den samla innsatsen til tunnelar er på om lag 1 560 mill. kr medan tilsvarende for 2014 er om lag 760 mill. kr, dvs. ein auke på om lag 800 mill. kr eller 105 pst. Med forslaget til løyving kan vedlike-

holdet på riksvegnettet gjennomførast på eit nivå som gjer at vedlikehaldsetterslepet blir stoppa i 2015, og redusert for første gong på fleire tiår.

Skredsikring er viktig for gjere vegane meir pålitelege og trygge. Det er foreslått å løyve 929 mill. kr til skredssikring på riksvegar og 580 mill. kr på fylkesvegar.

Det er foreslått 813 mill. kr i statlege midlar til trafikktryggeliktiltak. Dei vil i hovudsak bli nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyring av mjuke trafikantar.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 694,5 mill. kr.

#### Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på om lag 1,8 mrd. kr til særskilde transporttiltak.

Regjeringa foreslår i tillegg 40 mrd. kr i kapitalinskott til infrastrukturfondet. Saman med innskott frå tidlegare år vil fondet vere 70 mrd. kr i 2015.

Til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er det foreslått å løyve 975,6 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 46,2 mill. kr til særskilt tilskott til kollektivtransport. Ordninga omfattar forsøk med forbetra tilbod til TT-brukarar med særlege behov, forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering og forsøk med kollektivtransport i distrikta. Ordninga med tilgjengeliktiltak er foreslått avvikla frå 2015. Det er foreslått 25 mill. kr i planleggingsmidlar til Fornebubanen.

For å vidareføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA for sjøtransportenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det foreslått å løyve 756,1 mill. kr. Avtalen sikrar daglege seglingar heile året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 hamner på strekninga.

#### Jernbaneformål

Det er til saman foreslått å løyve nærmare 21 mrd. kr til jernbaneformål, ein auke på om lag 1,7 mrd. kr eller 8,7 pst. frå saldert budsjett 2014.

Samla budsjettforslag for Jernbaneverket er 17,7 mrd. kr, ein auke på 9,4 pst. frå saldert budsjett 2014.

For 2015 foreslår regjeringa å løyve 6,4 mrd. kr til drift og vedlikehald, ekskl. Gardermobanen, som er ein auke på 321,8 mill. kr frå saldert budsjett 2014. Auken går til nødvendig fornying av

jernbaneinfrastrukturen Til vedlikehold av Gardermobanen er det foreslått 125 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 11,2 mrd. kr til investeringar i ny jernbaneinfrastruktur, som er ein auke på om lag 1,2 mrd. kr eller 11,7 pst. frå saldert budsjett 2014. Auken har samanheng med oppstart av anleggsarbeida på det nye dobbeltsporet frå Oslo S til Ski.

Midlar til desse store prosjekta er prioritert:

- nytt og betre togtilbod på Austlandet – infrastrukturtiltak ved ruteomlegginga og innfasing av nye tog
- dobbeltspor Langset – Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen-E6)
- dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke
- dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn
- modernisering av austre linje på Østfoldbanen med bygging av nytt ERTMS-signalsystem
- nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen), oppstart tunnelentreprisar
- dobbeltspor Hell – Værnes som er eit ledd i moderniseringa av Trønder- og Meråkerbanen
- Ulriken tunnel og planlegging av dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen.

Til å planlegge nye prosjekt som inngår i Nasjonal transportplan 2014–2017, blir det foreslått å løyve i alt 741 mill. kr. Av dette er det sett av 540 mill. kr til planlegging av nye InterCity-strekningar (inkludert Ringeriksbanen).

Det er foreslått å løyve om lag 3,2 mrd. kr til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2015. Dette er ein auke på om lag 150 mill. kr eller 4,9 pst. frå saldert budsjett for 2014. Auken heng i hovudsak saman med innføring av nytt togmaterieill, innføring av ERTMS på austre linje på Østfoldbanen og fleire tilbodsforbetringar, m.a. på Sørlandsbanen og Trønderbanen.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 79,1 mill. kr. I løyvinga inngår løyving til tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar. Det er rekna med inntekter frå gebyr for dette tilsynet med om lag 13,4 mill. kr.

Det er budsjettert med eit utbytte på 300 mill. kr frå NSB AS.

#### Kystforvaltning

Til kystforvaltning er det foreslått å løyve om lag 2,75 mrd. kr. Kystverket er omfatta av ordninga med nøytral meirverdiavgift frå 2015. Løyvinga

aukar med om lag 410 mill. kr (inklusive meirverdiavgift) eller 15,6 pst. frå saldert budsjett 2014.

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

Det er foreslått å løyve 132 mill. kr til spesielle driftsutgifter i 2015. Dette svarar til 163,5 mill. kr før uttrekk av mva., som er ein auke på 160 pst. frå saldert budsjett 2014. Auken heng saman med forslag om å starte arbeidet med støttefylling for ubåtvraket U-864 utanfor Fedje.

Det er foreslått 582,5 mill. kr til nyanlegg og større vedlikehold, som i hovudsak omfattar fiskerihamner og farleier, men også navigasjonsinfrastruktur. Forslaget gir ein auke på 102,6 mill. kr frå saldert budsjett 2014. Inkludert meirverdiavgift er auken 195,2 mill. kr eller 40,7 pst, som er fordelt mellom farleier og fiskerihamner.

Til større kjøp og vedlikehold er det foreslått å løyve 178,1 mill. kr. Inkludert meirverdiavgift utgjer dette 200,2 mill. kr.

Det er foreslått 63,9 mill. kr i tilskott til fiskerihamneanlegg. Det er vidare foreslått 10 mill. kr i eit nytt tilskott til hamnesamarbeid, der formålet er å stimulere hamnene til betre utnytting av infrastrukturen.

Til Samfunnet Jan Mayen og Loran-C er det foreslått ei løyving på 45,2 mill. kr.

#### Post og telekommunikasjonar

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 716,9 mill. kr. Det er foreslått å løyve 418 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Til Post- og teletilsynet er det foreslått å løyve 298,9 mill. kr. Tilsynet endrar frå 1. januar 2015 namn til Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit.

For å gjere ekomnetta meir robuste og styrke beredskapevna er det foreslått å løyve 75,8 mill. kr til teletryggleik og beredskap, ein auke på om lag 17 mill. kr frå saldert budsjett 2014. Vidare blir det over Samferdselsdepartementets budsjett foreslått å løyve 50 mill. kr i tilskott til breibandsutbygging.

Det er budsjettert med eit utbytte frå Posten Norge AS på 200 mill. kr.

## 2 Diverse omtaler

### 2.1 Kompensasjon for differensiert arbeidsgivaravgift

---

Differensiert arbeidsgivaravgift blei endra frå 1. juli 2014. Transportsektoren er ein av dei sektorane der det ikkje kan nyttast differensiert arbeidsgivaravgift. Regjeringa foreslo i Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)* å kompensere med infrastrukturtiltak i Nord-Noreg og auke statleg kjøp av transporttenester med i alt 1,6 mrd. kr i perioden 2014–2018, jf. Innst. 311 S (2013–2014).

For 2015 blir det foreslått å løyve 395,5 mill. kr i kompenserande infrastrukturtiltak i Nord-Noreg og 18 mill. kr i auka kjøp av riksvegferjetenester og kjøp av persontransport med tog. Med unntak av sistnemnde er løyvingane til kompensasjon plassert på ein ny post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift under kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1350 Jernbaneverket og kap. 1360 Kystverket.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål og 21.60 Kystforvaltning.

### 2.2 Nøytral meirverdiavgift i ordinære statlege forvaltningsorgan

---

Frå 2015 blir det innført nøytral meirverdiavgift for ordinære forvaltningsorgan. Denne ordninga inneber at som hovudregel skal ikkje lenger betalt meirverdiavgift forast som ei driftsutgift på budsjettkapitla for verksemdene, men i staden forast sentralt på kap. 1633 Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift, post 01 Driftsutgifter. Driftspostane 01–45 blir frå 2015 budsjetterte utan meirverdiavgift.

Ordninga fjernar ei konkurranseulempe for private aktørar. For å unngå nye konkurransevri-

dingar som går ut over private aktørar er nokre forvaltningsorgan haldne utanfor ordninga. Ordninga er nærmare omtalt i Gul bok 2015.

For Samferdselsdepartementet og underliggende etatar inneber dette at departementet, Kystverket, Luftfartstilsynet, Statens jernbanetilsyn, Post- og teletilsynet (Nasjonal kommunikasjonsmyndighet) og Statens havarikommisjon for transport blir omfatta av ordninga. Statens vegvesen blir halde utanfor ordninga, medan Jernbaneverket frå 2005 er definert som avgiftspliktig verksemd. Til saman er det trekt ut om lag 307 mill. kr i meirverdiavgift på samferdselsbudsjettet.

### 2.3 Reform for mindre byråkrati og meir effektiv bruk av midlane

---

Den årlege produktivitsveksten er viktig for velferdsauken i eit land. Regjeringa følgjer dette opp i Sundvolden-erklæringa og har sett ned ein produktivitskommisjon. Regjeringa vil bygge sin politikk på ein effektiv bruk av ressursane til fellesskapet og legg til grunn at alle statlege verksemdar gjennomfører årlege tiltak for å auke produktiviteten. For å gi insentiv til meir effektiv statleg drift og skape handlingsrom for prioriteringar blir det i dei årlege budsjetta innført ei avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform. Delar av gevinstane frå mindre byråkrati og meir effektiv bruk av pengane blir i dei årlege budsjetta overførte til fellesskapet. Denne innhentinga blir sett til 0,5 pst. av driftsutgiftene til verksemdene. For å gjere ordninga føreseieleg er grunnlaget for berekninga saldert budsjett året før. Ordninga er nærmare omtalt i Gul bok 2015.

For Samferdselsdepartementet og underliggende etatar inneber dette at det på utgiftssida er teke ut ein gevinst frå avbyråkratisering og effektivisering på i alt 92,3 mill. og på inntektssida 3,7 mill. kr.

### 3 Diverse tabellar

Tabell 3.1 Bruk av stikkordet «kan overførast» på andre postar enn postgruppe 30–49

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2014	Forslag 2015
1300	73	Tilskott til kystkultur	0	0
1301	50	Samferdselsforskning	1 028	137 139
1301	72	Tilskott til miljøvenleg transport, Transnova-prosjektet	111 786	0
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	0	698 928
1311	71	Tilskott til ikkje-statlege flyplassar	1 942	36 155
1320	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.	0	10 494 139
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	0	445 903
1320	62	Skredsikring fylkesvegar	254 515	580 356
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	0	694 503
1330	60	Særskilt tilskott til kollektivtransport	43 517	46 248
1330	61	Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	0	975 550
1350	23	Drift og vedlikehald	21 930	6 378 683
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	0	124 858
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	63 439	3 196 870
1360	21	Spesielle driftsutgifter	93 641	131 983
1360	60	Tilskott til fiskerihavneanlegg	52 581	63 963
1380	70	Tilskott til teletryggleik og -beredskap	30 146	75 844

For fleire av postane kan ein forklare stikkordet med at prosjekt/tiltak som får tilskott frå løyvinga over den einskilde posten, kan gå over fleire år. Tilskott blir i hovudsak utbetalt etter framdrift, og sluttutbetaling vil ikkje finne stad før prosjektet er gjennomført. For kap. 1310, post 70, kan stikkordet forklarast med at endringar i rammevilkår som gir grunnlag for nye forhandlingar, og kostnadsendringar som følgje av nye kontraktar, gjer at det kan vere vanskeleg å budsjettere utbetalingane presist for det einskilde året. Løyvinga på

kap. 1311, post 71, kan overførast fordi delar av tilskottet blir utbetalt på etterskott.

For 20-postane på kap. 1320 og 1350 blir løyvingane m.a. nytta til tiltak som går ut over budsjettåret, og/eller materiellinnkjøp. Innanfor budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket er det dessutan i stor grad mogleg å omdisponere midlar mellom dei ulike postane.

Ein del av løyvinga på kap. 1351, post 70, gjeld resultatavhengig tilskott/bonusutbetaling som blir utbetalt etterskottsvis. Dette skjer ikkje alltid i budsjettåret.

Tabell 3.2 Endringer i budsjettet på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2014

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2014	Endring	Revidert budsjett
1300	01	93	260	172 908	-1 760	171 148
1301	72	93	260	89 600	10 000	99 600
1320	23	93	260	9 622 000	12 500	9 634 500
1320	23	118	311	9 622 000	70 000	9 704 500
1320	61	93	260	217 250	7 750	225 000
1321	96	93	260	0	100	100
1330	61	93	260	945 300	65 000	1 010 300
1330	62	93	260	0	10 000	10 000
1350	23	93	260	6 056 900	4 000	6 060 900
1350	23	118	311	6 056 900	44 000	6 104 900
1350	30	93	260	8 659 500	-5 800	8 653 700
1351	70	93	260	3 047 000	25 000	3 072 000
1360	30	93	260	479 860	49 400	529 260
1360	30	118	311	479 860	10 000	539 260
1360	45	93	260	191 120	-3 400	187 720
1360	70	93	260	78 170	3 000	81 170
1380	01	93	260	160 400	4 400	164 800

Tabell 3.3 Endringer i budsjettet på inntektskapittel etter saldert budsjett 2014

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2014	Endring	Revidert budsjett
4380	01	93	260	152 700	4 400	157 100
5611	85	93	260	260 000	255 000	515 000
5618	85	93	260	217 000	39 000	256 000
5622	85	93	260	478 000	-32 600	445 400
5624	80	93	260	30 000	16 100	46 100

## 4 Oppmodingsvedtak

Tabell 4.1 gir ei oversikt over dei oppmodingsvedtaka som Stortinget har vedteke for sesjonen 2013–2014 som gjeld Samferdselsdepartementet.

Det er gjort nærmare greie for oppfølginga av vedtaka i del III.

Tabell 4.1 Oppmodingsvedtak i stortingssesjonen 2013–2014

Nr.	Dato	Vedtak
30	26.11.2013	Stortinget ber regjeringen planlegge InterCity som ett prosjekt helt frem til Lillehammer, Skien og Halden og vurdere videre planlegging videre mot Göteborg.
101	05.12.2013	Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for lade-stasjoner og infrastruktur for elbil, der det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.
102	05.12.2013	Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltaksplan for økt satsing på gang- og sykkelveier for å stimulere til økt sykling blant barn og unge.
103	05.12.2013	Stortinget ber regjeringen etablere en belønningsordning for gang- og sykkelveier og komme tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.
105	05.12.2013	Stortinget ber regjeringa vurdere ordning med statleg garanti for bompengelån der det kan bidra til lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeide med fylkeskommunen kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalingstid.
107	05.12.2013	Stortinget ber regjeringa vurdere ordning med statleg garanti for bompengelån der det kan bidra til lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeide med fylkeskommunen kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalingstid.
400	24.04.2014	Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon.
402	24.04.2014	Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget på egnet måte med sak om oppfølging av arbeidet med trafikksikkerhet knyttet til tungbil og grenseoverskridende transport.
513	17.06.2014	Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.
514	17.06.2014	Stortinget ber regjeringen sikre at det blir planlagt og bygd en kapasitetssterk forbindelse som sikrer at reisende på Østfoldbanens Østre linje kan benytte Follobanen i framtida, og at dette prosjektet inngår i arbeidet med neste Nasjonale transportplan. Stortinget legger til grunn at denne problemstillingen blir håndtert gjennom en pågående KVVU, og at det som en del av dette arbeidet også sees på hvordan en framtidig avgreining sør for Ski kan legge til rette for eventuelle framtidige høyhastighetskonsepter. Stortinget ber om raskest mulig fremdrift i utbyggingen av Follobanen i tråd med vedtatte planer.

Tabell 4.1 Oppmodingsvedtak i stortingssesjonen 2013–2014

Nr.	Dato	Vedtak
518	17.06.2014	Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet, i samarbeid mellom de ulike aktørene.
523	18.06.2014	Stortinget ber regjeringen komme tilbake med vurdering av finansiering av Bratsbergbanen i forbindelse med statsbudsjettet for 2015.





*Del II*  
*Nærmere om budsjettforslaget*



## 5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

### Programområde 21 Innenlands transport

#### Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

#### Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1300	Samferdselsdepartementet	216 035	259 588	388 402	49,6
1301	Forskning og utvikling mv.	233 477	260 975	157 382	-39,7
	Sum kategori 21.10	449 512	520 563	545 784	4,8

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4300	Samferdselsdepartementet	6 375	2 400	2 479	3,3
	Sum kategori 21.10	6 375	2 400	2 479	3,3

Bevilgningene under programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner, midler til å etablere av miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, samt tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap og Redningsselskapet. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innenfor forskning og utvikling mv.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 545,8 mill. kr.

Det foreslås 173,8 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 36,8 mill. kr til deltakelse i internasjonale organisasjoner mv. Det er satt i gang et

omfattende arbeid med reformer på samferdselssektoren, og det foreslås 12 mill. kr til utredningsvirksomhet i den forbindelse. Dette kommer i tillegg til bevilgningsforslaget om 20,2 mill. kr til departementets øvrige utredningsvirksomhet. Videre foreslås 40 mill. kr til arbeidet med å etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 41,7 mill. kr, bl.a. til Trygg Trafikk, ITS Norge og Syklistenes landsforening, samt ordningen med tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak. Videre foreslås 2,9 mill. kr til samferdselsberedskap og 81,2 mill. kr i tilskudd til Redningsselskapet.

Det foreslås 157,4 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling

mv. Bevilgningen til forskning som er på 137,1 mill. kr, vil i hovedsak gå til transportforskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. Transnovas oppgaver foreslås overført og ivaretatt av Enova fra 2015. Som en konsekvens av dette avvikles Transnova.

### Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av Sundvolden-erkæringen og de politiske målene som er gitt ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. 450 S (2012–2013), og i andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i personal-, IKT- og kompetan-

seplan. Departementets strategi for ekom- og transportforskning er utgangspunktet for mål og prioriteringer av forskningsinnsatsen.

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

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

## Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Driftsutgifter	144 577	172 908 <sup>1</sup>	173 840
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren			12 000
30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen			40 000
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	36 658	33 050	36 800
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	32 100	41 700	41 700
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 700	2 800	2 892
73	Tilskudd til kystkultur, <i>kan overføres</i>		9 130	
74	Tilskudd til Redningsselskapet			81 170
	Sum kap. 1300	216 035	259 588	388 402

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen redusert med 1,76 mill. kr.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 173,8 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet. I denne bevilgningen er merverdiavgift trukket ut.

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

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

Pr. 1. mars 2014 hadde Samferdselsdepartementet 175 tilsatte.

### Post 21 Utredninger, modernisering av transportsektoren

Det foreslås bevilget 12 mill. kr. I bevilgningen inngår ikke merverdiavgift.

Reformer innen transportsektoren, herunder etablering av utbyggingsselskap for veg, er ett av

regjeringens satsingsområder. Dette er et omfattende og ressurskrevende arbeid. For å få et faglig grunnlag for reformarbeidet er det bl.a. behov for utredninger og ekstern faglig bistand på flere områder.

### **Post 30 Etablering av miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen**

Det foreslås bevilget 40 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 arbeides videre med å konkretisere ansvarsområdene og arbeidsoppgavene som skal legges til basen, med sikte på etablering i 2015.

### **Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner**

Det foreslås bevilget 36,8 mill. kr, en økning på om lag 3,8 mill. kr fra saldert budsjett 2014.

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

Samferdselsdepartementet er medlem av følgende større internasjonale organisasjoner/EU-programmer: Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Det europeiske jernbanebyrå (ERA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), Det internasjonale transportforum (ITF), samt EU-programmene om forbedring av godstransportssystemets miljøegenskaper (Marco Polo II), beskyttelse av barn som bruker internett og annen kommunikasjonsteknologi (Protecting Children using the Internet and other communication Technologies) og ISA (Interoperability Solutions for European Public Administrations 2010–2015). Videre omfatter bevilgningen departementets andel av kostnader til Nordlig Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (ND PTL).

Marco Polo er et EU-program som skal bidra til at frakt av gods overføres fra veg til sjø og jernbane. Målet er en mer miljøvennlig transport og å avlaste et sterkt trafikkert vegnett. Norge har del-

tatt i programmet siden 2004. Den norske deltakelsen finansieres av Nærings- og fiskeridepartementet (1/3) og Samferdselsdepartementet (2/3), som også har koordineringsansvaret.

Flere norske prosjekter har blitt realisert med støtte fra Marco Polo-programmet, noe som har bidratt til mer miljøvennlig godstransport i Norge og avlastning av norske veier. Samferdselsdepartementet gjennomførte sammen med daværende Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet en ekstern, uavhengig evaluering av hvordan Marco Polo-programmet har fungert i Norge. Evalueringen viste at andelen norske søknader ligger på 57 pst., mot et gjennomsnitt på 37 pst. for programmet totalt. Det ble i perioden 2004–2012 inngått avtaler med norske aktører for 26,6 mill. euro.

Programmet Marco Polo II ble avsluttet ved årsskiftet 2013/2014. EU viderefører Marco Polo-ordningen under programmet for det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T, og finansieringsordningen «Connecting Europe Facility». Norge deltar ikke i finansieringsordningen, og dermed heller ikke i den nye Marco Polo-ordningen. Løpende prosjekter videreføres ut kontraktperioden, og Norge bidrar derfor fortsatt økonomisk.

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

### **Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål**

Det foreslås bevilget 41,7 mill. kr til tilskudd til trafikksikkerhetsformål.

Bevilgningen for 2015 foreslås fordelt med 32,3 mill. kr til Trygg Trafikk, 1,6 mill. kr til ITS Norge og 2,5 mill. kr til Syklistenes landsforening, som er en videreføring av tilskuddene for 2014. Videre foreslås det 4 mill. kr til tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune». Tilskuddet til Transportøkonomisk institutt for å revidere «Trafikksikkerhetshåndboken» foreslås satt til 300 000 kr.

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

unge bl.a. gjennom å utarbeide læremidler, arrangere kurs og tilby veiledning.

Tilskuddet i 2013 bidro bl.a. til å styrke ungdomssatsningen, videreutvikle kompetansesenteret og styrke trafikkoppleringen i skolen. Videre bidro Trygg Trafikk til å nå nasjonale mål om økt bruk av personlig verneutstyr hos gående og syklende, samt innsats for sikring av barn i bil.

Trygg Trafikk vil i 2015 videreføre satsingen på ungdom og myke trafikanter og være tydelig i rollen som pådriver og veileder, særlig rettet mot kommunesektoren. Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Tilskuddet for 2015 vil utgjøre om lag 46 pst. av Trygg Trafikk totale inntekter.

Syklistenes Landsforening skal bl.a. arbeide for å fremme sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk. Regjeringen ønsker å satse på sykkel som transportmiddel. I 2014 ble det opprettet en belønningsordning for bygging av sykkelveger. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til at det skal bygges om lag 750 km gang- og sykkelveg i planperioden. Regjeringen ønsker i samme periode å doble sykkelandelen. For å oppnå dette er det viktig å bedre trafikksikkerheten for syklister generelt. Spesielt viktig er det å legge til rette for trygge skoleveger, slik at flere barn og unge kan sykle til og fra skolen.

Tilskuddet til Syklistenes Landsforening skal bidra til å utvikle organisasjonens kompetanse i spørsmål om samferdsel, miljø og trafikksikkerhet, slik at den best mulig kan fremme bruk av sykkel som et trafikksikkert transportmiddel.

Syklistenes landsforening gjennomførte i 2013 flere prosjekter, bl.a. rettet mot opplæring av innvandrerkvinner, Elykkelprosjektet, Alle barn sykler, Sykkelvennlig bedrift og nettstedet Sykkelstedet.

Bruk av ITS (Intelligente Transportsystemer) er et viktig bidrag for å oppnå regjeringens transportpolitiske mål, herunder målet om trafikksikkerhet. ITS Norge er en medlemsforening for alle aktører i transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av ITS-tjenester i transportsektoren. I 2015 vil foreningen drive kompetanseoppbygging, stimulere til forskningsinnsats, holde konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS. Foreningen vil også være kontraktspart for forskningsprosjekter både nasjonalt og internasjonalt.

Tilskuddet til ITS Norge i 2013 bidro til at foreningen bl.a. kunne initiere flere nasjonale og internasjonale prosjekter med aktiv deltakelse fra

medlemmene. Resultatene av disse prosjektene vil kunne være med på å gjøre transportsektoren mer effektiv, miljøvennlig og trafikksikker.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for «Trafikksikkerhetshåndboken», som er tilgjengelig på internett. Den oppsummerer mer enn 200 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter om trafikksikkerhet og er en samling av forskningsbasert informasjon om effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak. Tilskuddet i 2013 ble benyttet til kapittelrevisjoner og oppgradering av webversjonen. I 2015 skal tilskuddet benyttes til å revidere ytterligere deler av boka.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak ble opprettet i 2013. Formålet er å bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner mv. I 2013 ble det tildelt tilskudd på nærmere 3,7 mill. kr til 12 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantrettede tiltak.

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» foreslås videreført i 2015. Formålet er å framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Kåringen skjer på bakgrunn av innsendte forslag og løfter fram forbilder som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2013 tildelt kommunene Austrheim og Lindås, mens Bodø kommune fikk prisen i 2014.

### Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,9 mill. kr.

Målet med tilskuddsordningen er å finansiere ulike aktørers utgifter til arbeid og oppgaver som er viktige for samferdselsberedskap, men som ikke finansieres direkte over statsbudsjettet. Bevilgningen skal dekke Avinor AS sine utgifter til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser, Norsk institutt for luftforskningens utgifter til arbeid med vulkansk aske i tilknytning til luftfart, og Post- og teletilsynets utgifter til sikkerhetsklarering av personell i samferdselsektoren utover eget ansvarsområde.

### Post 73 Tilskudd til kystkultur

Midler til kystkultur og etatsmuseet for Kystverket ble i 2014 bevilget over denne posten. Fra 2015 foreslås midlene samlet under Kystverket. 9,4 mill. kr er derfor overført til kap. 1360 Kystverket, post 01 Driftsutgifter. En slik plassering er i samsvar med plasseringen av midler til etatsmuseene under Statens vegvesen og Jernbaneverket.

### Post 74 Tilskudd til Redningsselskapet

Det foreslås bevilget 81,2 mill. kr til Redningsselskapet som er en videreføring av bevilgningen fra saldert budsjett 2014.

Bevilgningen har hittil vært plassert på Kystverkets budsjett. Siden Samferdselsdepartementet har ansvaret for å forvalte tilskuddsordningen, foreslås den nå overført til departementets budsjett.

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. Sjøredningsskolen i Stavern har vært Redningsselskapets eget kurs- og opplæringscenter, hvor maritime redningsmenn har blitt utdannet.

Redningsselskapet har i dag en flåte på 50 fartøy. Av disse er 26 fast bemannede redningsskøyter med 24-timers beredskap hele året. I tillegg har Redningsselskapet 4 ambulansébåter som de opererer på vegne av helseforetak i Nord-Norge. Til sammen sysselsetter disse fartøyene 183 personer. De resterende 20 fartøyene er bemannet hele året av om lag 1 200 frivillige fra 19 sjøredningskorps.

Redningsselskapet reddet i 2013 i alt 12 personer fra livstruende situasjoner på havet og 57 fartøy fra forlis. I tillegg fikk mer enn 5 800 fartøy og 14 200 personer assistanse fra selskapet samme år. Redningsskøytene er også brannbåter og bisto med innsats i 60 branner på sjø og land i 2013.

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

## Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 157	2 400	2 479
16	Refusjon av foreldrepenger	1 677		
18	Refusjon av sykepenger	2 541		
	Sum kap. 4300	6 375	2 400	2 479

### 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 2015 på 2,5 mill. kr gjelder 18 pst. av bidrag til ITU og 16 pst. av bidraget til UPU, jf. kap. 1300, post 70. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 170 FN-organisasjoner mv., post 78 Bidrag til andre FN-organisasjoner mv.



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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 797	23 075	20 243
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	143 780	148 300	137 139
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	73 900	89 600	
	Sum kap. 1301	233 477	260 975	157 382

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

Det foreslås å bevilge 20,2 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet i 2015. Merverdiavgift inngår ikke i denne bevilgningen.

Hovedregelen er at prosjekter som departementet bevilger midler til, formidles til offentligheten, bl.a. via departementets internettsider.

Innenfor transportsikkerhetsområdet ble det i 2013 påbegynt et prosjekt som gransker alvorlige bilulykker med personer i alderen 18–24 år. Prosjektet løper ut 2014. For å finne årsakssammenhenger analyseres konkrete ulykker der unge er involvert. Videre ble det satt i gang et prosjekt om utviklingen av oppdagelsesrisiko for overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Slike overtredelser er et alvorlig trafikksikkerhetsproblem, og det er behov for å oppdatere kunnskapen både om den faktiske og subjektive oppdagelsesrisikoen i vegtrafikken, slik at håndhevingsmyndighetene bedre kan målrette sin ressursbruk.

Samferdselsdepartementet og Avinor AS gjennomførte i 2013 et større prosjekt om målinger av vulkansk aske. Hensikten var å forbedre målinger og modellberegninger for spredning av vulkansk aske i norsk luftrom. Arbeidet vil også være et grunnlag for å vurdere flyging i norsk luftrom ved askeutslipp.

Bevilgningen for 2013 ble videre brukt til utredninger i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet for å sikre innhenting og bearbeiding av statistikk fra transportområdet.

Departementet finansierer sammen med transportetatene og Avinor den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Undersøkelsen som ble påbegynt i 2013 og avsluttes i 2014, er det største i sitt slag med om lag 60 000 intervjuer som gir detaljert og oppdatert datamateriale over befolkningens

reisemønster. Den omfattende statistikken er avgjørende for bruk i transportmodeller. Modellene brukes til å lage anslag for utviklingen i transport og er et viktig verktøy for planlegging av framtidig infrastruktur. I 2015 vil datamaterialet oppsummeres i en hovedrapport, og tallmaterialet gjøres tilgjengelig for forskningsmiljøet. I 2013 ble det også utført analyser og metodeutvikling knyttet til Nasjonal transportplan, transportplanlegging og til spesifikke problemstillinger for de enkelte transportformene.

Departementet har i flere år bidratt med finansiering til godstransportmodellen, men fra 2014 vil det også bidra med finansiering av modellutvikling for persontransport. Arbeidet koordineres og delfinansieres av transportetatene.

I tillegg til prosjekter om miljø og trafikksikkerhet legges det i 2015 opp til å benytte midler til å utvikle transportmodeller og innhente og bearbeide statistikk. Videre legges det opp til å bruke midler til siste del av den nasjonale reisevaneundersøkelsen, utvikling av person- og godstransportmodeller og varestrømsanalysen.

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det varslet styrket forskning og utredning innen sjøtransport og kombinerte transportløsninger. Innsatsen skal bl.a. rettes mot transportanalyser, bl.a. varestrømsanalyser og overføringspotensial fra veg til sjø, kapasitet og framkommelighet, miljøgevinst/miljøeffekter, samfunnsøkonomiske analyser av kombinerte transportløsninger og andre prosjekter som vil styrke sjøtransporten.

Det ble i 2013 satt i gang en bred samfunnsanalyse av godstransport i transportetatene. Analyseprosjektet skal bl.a. utrede effektiv godstransport på veg, sjø og bane, potensialet for overføring av lange transporter til sjø og bane og effektiv terminalstruktur. Prosjektet skal være ferdig i

2015. Samferdselsdepartementet har også satt i gang en varestrømsundersøkelse gjennom Statistisk sentralbyrå. Undersøkelsen skal gjennomføres i 2015 for statistikkåret 2014.

Tidsskriftet Samferdsel utgis av Transportøkonomisk institutt og er det eneste av sitt slag i Norge. Det bidrar til kunnskapsformidling og debatt om samferdselspolitiske spørsmål. Samferdselsdepartementet vil videreføre støtten til tidsskriftet og ser dette som et tiltak for å formidle ny forskningsbasert kunnskap om transportsektoren.

### Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 137,1 mill. kr, en reduksjon på 11,2 mill. kr fra saldert budsjett 2014.

Forskningsmidlene for 2015 fordeles med 55,8 mill. kr til forskning på elektronisk kommunikasjon og 81,3 mill. kr til transportforskning. Bevilgningen vil i sin helhet gå til Norges forskningsråd. Ingen forskningsprosjekter/programmer utvikles på grunn av den endrede bevilgningen.

Med endringen i departementsstrukturen fra 1. januar 2014 er Samferdselsdepartementets sektoransvar utvidet til også å omfatte sjøtransport. Dette gir departementet et ansvar for langsiktig kunnskapsutvikling for dette området.

Regjeringen har fastsatt nye mål for Norges forskningsråds virksomhet. Bakgrunnen er at både evalueringen av Forskningsrådet fra Technopolis og Dokument 3:3 (2012–2013) *Riksrevisjonens undersøkelse av Kunnskapsdepartementets koordinering av forskningspolitikken* pekte på utfordringer knyttet til det eksisterende mål- og resultatstyringssystemet for Norges forskningsråd. Bevilgningene til forskningsrådet går over budsjettene til 15 departementer. Norges forskningsråd stilles overfor mange mål/delmål og en rekke føringer fra departementene, noe som fører til at den samlede styringen framstår som uoversiktlig og styringsstrukturen som lite egnet. Kunnskapsdepartementet startet høsten 2013 et prosjekt for å videreutvikle systemet for mål- og resultatstyring av Norges forskningsråd.

Hensikten med prosjektet er å sikre et system med mer overordnet og strategisk styring av Norges forskningsråd fra departementenes side, der den samlede styringen dreies mer over i retning av resultater av forskningsrådets virksomhet og der det får større frihet til å forvalte sine programmer og aktiviteter på tvers av departementsgrensene. Departementene og Norges forskningsråd har deltatt i arbeidet med å utvikle det nye systemet.

Regjeringen har fastsatt følgende mål for Norges forskningsråds virksomhet fra 2015:

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

Systemet for styring av Norges forskningsråd vil bli videreutviklet i løpet av høsten 2014.

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

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

Som en oppfølging av Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* revideres departementets forskningsstrategi. Strategien vil gi en nærmere omtale av utfordringer og prioriteringer for transportforskningen og forskningen på elektronisk kommunikasjon, samt oppfølging av det internasjonale forskningssamarbeidet i EUs rammeprogram Horisont 2020. Forskningsstrategien vil også oppdateres ut fra regjeringens langtidsplan for forskning og høyere utdanning. Strategien vil være ferdig høsten 2014.

### 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 kunnskapsutfordringene som er identifisert i Norges forskningsråds rapport «Ingen vei utenom». Rapporten, som ble overlevert til Samferdselsdepartementet høsten 2013, anbefaler bl.a. å etablere et nytt forskningsprogram som favner bredere enn det de foregående programmene har gjort. Departementet støtter anbefalingen og hovedmålene for det nye programmet «Transport2025». Programmet går over 10 år. Det vil samle forskningen knyt-

tet til transportsektoren og skal bidra til å fremme norske miljøer i internasjonalt samarbeid, ikke minst i EUs rammeprogram for forskning Horisont 2020. Selv om Transport2025 blir et program med en rekke temaer, vil departementets støtte til forskning knyttet til fornybar energi til transport fortsatt kanaliseres til det store programmet ENERGIX. I tillegg foreslås deler av tildelingen til Norges forskningsråd satt av til strategiske institusjoner ved Transportøkonomisk institutt.

Transport2025 skal videreføre temaene som forskningsprogrammet SMARTRANS har arbeidet med i perioden 2007–2014. SMARTRANS har vært spesielt rettet mot kunnskapsutvikling til nytte for transport- og logistikksektoren, med formål om å fremme bærekraftige og energieffektive transportløsninger. Programmet har lagt stor vekt på å utvikle ITS-verktøy, intermodale transport og har hatt som ambisjon å styrke sektorens innovasjonsevne. Norges forskningsråd skal evaluere SMARTRANS, noe som vil være nyttig i det videre arbeidet med Transport2025.

Norges forskningsråd har gjennomført en ekstraulytning innenfor forskningsprogrammene MAROFF og SMARTRANS. Programmet MAROFF støtter forskning og kunnskapsutvikling som skal bidra til innovasjon og miljøvennlig verdiskaping i de maritime næringer i Norge. Ekstraulytningen var rettet mot forsker- og kompetanseprosjekter som kan forbedre kunnskapsgrunnlaget om godstransport på sjø og bidra til vekst i lange godstransporter på jernbane og/eller sjø. Prosjektene vil de kommende årene bli fulgt opp gjennom Transport2025.

Forskningsrådet arbeider med en detaljert programplan for Transport2025. Av den foreløpige programplanen går det fram at programmet skal bidra til å nå de transportpolitiske målene i Nasjonal transportplan 2014–2023, og at det skal stimulere til tettere kopling mellom fagdisiplinene, samt bidra til et mer innovativt og forskningsbasert næringsliv og offentlig sektor på transportområdet.

Gjennom støtte til ENERGIX-programmet har Samferdselsdepartementet bidratt til å utvikle kunnskap og løsninger for mer miljøvennlig transport. Programmet, som går i perioden 2013–2022, er etterfølgeren til RENERGI. I 2013 gikk hoveddelen av midlene til forskning innen biodrivstoff, hydrogen og batterielektrisk transport. De avsluttede prosjektene har oppnådd viktige resultater innenfor områder som distribusjon og lagring av hydrogen til personbiler, produksjon av biogass og av flytende drivstoff fra skogsråvarer. Prosjektene har også gitt viktige forskningsresultater

knyttet til levetid på batterier i elbiler, samt integrasjon på tiltak i kraftsystemet. Det er også gitt støtte til samfunnsvitenskaplige prosjekter som ser på tiltak for å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren. Programmet har samarbeidet med Transnova og Innovasjon Norge for å koordinere innsatsen fra grunnforskning til markedsintroduksjon.

Forskningsprogrammet TRANSIKK (2010–2015) bidrar til å øke kunnskapen om transport-sikkerhet, i hovedsak gjennom tverrsektorielle forskningsprosjekter. Programmet skal bl.a. bidra til nasjonalt samarbeid på tvers av transportformene og kunnskapsdeling innenfor temaene regulering, styring og håndtering av transportsikkerhet. Siste ordinære utlysning var i 2013. Når programmet avsluttes i 2015, vil temaer og problemstillinger fra TRANSIKK følges opp innenfor rammen av Transport2025.

EUs 7. rammeprogram for forskning ble avsluttet i 2013. Aktivitetene og nye utlysninger går videre i det nye programmet for forskning og innovasjon; Horisont 2020. På transportområdet har norske miljøer deltatt i om lag 10 pst. av prosjektene og hatt en bedre uttelling på prosjektsøknadene sammenliknet med et gjennomsnitt av alle deltakende land. Norske deltakere har mottatt om lag 300 mill. kr fra EU ved å delta i 78 transportprosjekter. I ett av prosjektene har tre norske partnere (Bring Express Norge AS, Oslo kommune og SINTEF) deltatt i et stort prosjekt hvor åtte europeiske storbyer demonstrerer og validerer hvordan elektriske varebiler mest effektivt kan bidra til mindre utslipp av drivhusgasser i urbane strøk. Oslo er en av demonstrasjonsbyene. I Horisont 2020 er forskning på miljøvennlige og innovative transportløsninger ett av seks prioriterte temaer. Det er viktig for Norge å få tilgang til ny kunnskap på dette området. I tillegg er det en ambisjon å gi norske kunnskapsmiljøer muligheter til å hevde seg på denne viktige konkurransearenaen. Transport2025 vil bidra til å skape en best mulig sammenheng mellom nasjonal forskningsinnsats og det internasjonale samarbeidet.

Shift2Rail er EUs storsatsning på jernbaneforskning fram til 2020, og er en del av Horisont 2020. Fra og med 2015 blir alle midler fra EU til jernbaneforskning kanalisert igjennom Shift2Rail. Forskningsaktivitetene organiseres av et offentlig-privat foretak, og midler deles ut igjennom utlysninger. Medlemmer i foretaket stiller sterkere i utlysningene. Det er av stor betydning for framtida for norsk jernbaneforskning og -forvaltning at norske aktører får konkurrere om forskningsmidlene fra EU. Departementet har bedt Jernbaneverket søke

medlemskap i foretaket på vegne av norske aktører. For å styrke den langsiktige kunnskapsutviklingen på jernbanelområdet vil departementet sammen med Norges forskningsråd og Jernbaneverket drøfte hvordan Transport2025 kan bidra til dette.

Det foreslås også å sette av midler til strategiske satsinger ved Transportøkonomisk institutt. Midlene er en del av den statlige finansieringen av forskningsinstitutter og brukes til langsiktig kunnskapsoppbygging bl.a. innenfor trafiksikkerhet, miljø, jernbanetransport og næringslivets transporter.

#### Forskning på elektronisk kommunikasjon

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

Behovet for mer forskning på ekom har blitt tydeligere etter hvert som mobiltelefoni og bredbånd blir stadig viktigere for folks opplevelse av sikkerhet og for hvordan vi organiserer dagliglivet vårt. Innbyggere, næringsliv og forvaltning blir stadig mer avhengige av effektive, sikre og pålitelige ekomtjenester for å utføre sine oppgaver. Forskningsprogrammet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) har blitt finansiert av Kunnskapsdepartementet, tidligere Nærings- og handelsdepartementet og Fornærings-, administrasjons- og kirke departementet, samt Samferdselsdepartementet. Programmet har de siste årene vært regjeringens og Norges forskningsråds store program for IKT og har i hovedsak ivaretatt Samferdselsdepartementets ansvarsområder innen ekomforskning. I 2013 har programmet bl.a. gitt ny kunnskap om folks bruk av sosiale medier og utforming av brukervennlige nettsider og IKT-verktøy for byplanlegging og katastrofeøvelser. IKT2025 overtar for VERDIKT-programmet som avsluttes i 2014. Programmet vil favne vidt og stimulere til forskning både på utvikling og bruk av teknologi. IT og ekom er forskningsintensive fagområder. IKT2025 skal ivareta forskningsbehov som ikke dekkes opp av den

kommersielle forskningen og sikre kontinuitet i norsk IKT-forskning. De prioriterte forskningsområdene for programmet er kompleksitet og robusthet, data og tjenester overalt og et trygt informasjonssamfunn. Dette er tema som passer godt med departementets ansvar og interesser innenfor ekomforskningen.

IKT2025 skal ivareta verdikjeden fra forskning og rekruttering av IKT-studenter, via langsiktig kompetanseoppbygging og sterke fagmiljøer, til bruk i næringsliv og forvaltning. Programmet skal videre bidra til en større nasjonal samordning og internasjonalisering av norsk forskning og til å sikre et godt fundament for norsk teknologiutvikling i framtida. Samferdselsdepartementet vil bidra til å finansiere IKT2025.

Via Norges forskningsråd mottar Simula Research Laboratory en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet. Denne foreslås videreført i 2015. Senteret driver grunnleggende forskning på sentrale områder innen IKT, med en målsetting om at forskningen skal gi avkastning i form av nyskaping og innovasjon. Forskningen spenner fra problemstillinger knyttet til utvikling av programvare og komponenter i større systemer, til analyse, utvikling og bruk av store nettbaserte programsystemer. Senteret har over tid oppnådd gode resultater og internasjonal anerkjennelse på flere forskningsområder innen departementets ansvarsområde.

Forskningsaktivitetene i Robuste nett ved Simula-senteret ble i 2014 videreført som et senter med mandat uten tidsbegrensning. Senteret utvikler bl.a. systemer som gjør det enklere og raskere å finne feil i nettverkskomponenter og utvikler metoder for ruting og selvkonfigurering som er motstandsdyktige mot feil og sabotasje. Prosjektet har oppnådd gode resultater og er nyttig både for enkeltbrukere og bedrifter. Senteret har årlige styrings- og dialogmøter med Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet. Arbeidet ved senteret skal evalueres av Norges forskningsråd hvert femte år. Evalueringen er et grunnlag når framtidig støtte skal vurderes.

#### **Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet**

Hovedmålet for Transnova har vært å bidra til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Transnova skulle gi utløsende tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis. Videre skulle Transnova gi støtte og bidra

til informasjon om klimavennlige transportløsninger.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Olje- og energidepartementet har Transnova og Enova utredet muligheten for å overføre Transnovas oppgaver til Enova. Konklusjonen var at alle oppgavene i Transnova kan overføres, og at en overføring vil kunne gi en mer helhetlig og koordinert virkemiddelbruk på området. Mange av Transnovas oppgaver har i dag grenseflater mot Enovas virksomhet, og Transnova og Enova har også samarbeidet om å gi støtte til prosjekter. En overføring av Transnovas oppgaver til Enova vil kunne bety en styrket innsats mot transportsektoren.

På denne bakgrunn vil regjeringen legge ned Transnova fra 2015, og Transnovas oppgaver videreføres i Enova fra samme tidspunkt. Transnovas

oppgaver vil inngå i Enovas ordinære virksomhet innenfor den eksisterende styringsmodellen og finansieres gjennom Energifondet. En slik finansiering vil legge bedre til rette for en mer langsiktig og forutsigbar satsing enn dagens Transnova med årlige tildelinger. Enovas mandat vil utvides til å inkludere Transnovas oppgaver gjennom en justering av avtalen mellom Enova og Olje- og energidepartementet.

I 2013 hadde Transnova seks programutlysinger. Det var tre åpne utlysinger som dekte alle Transnovas områder, dvs. program for støtte til ladeinfrastruktur, program for hydrogenstasjoner og miljøteknologiprogram. Det treårige miljøteknologiprogrammet ble avsluttet i 2013. Programmet bidro bl.a. til at norsk skipsindustri nå utvikler internasjonalt ledende miljø- og klimaløsninger for maritim sektor.

## Programkategori 21.20 Luftfartsformål

### Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1310	Flytransport	637 489	681 000	698 928	2,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	28 958	35 000	36 155	3,3
1313	Luftfartstilsynet	205 765	194 000	193 908	0,0
1314	Statens havarikommisjon for transport	60 603	63 400	63 239	-0,3
	Sum kategori 21.20	932 815	973 400	992 230	1,9

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4312	Oslo Lufthavn AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	150 353	138 800	126 776	-8,7
4314	Statens havarikommisjon for transport	1 208			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	153 878	116 300	98 000	-15,7
5622	Aksjer i Avinor AS	463 400	478 000	500 000	4,6
	Sum kategori 21.20	1 213 209	1 177 500	1 169 176	-0,7

Regjeringen har i Sundvolden-erklæringen sagt at den vil 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.

Samferdselsdepartementet følger opp erklæringen på luftfartsområdet. Konesjonsvilkårene for Moss lufthavn, Rygge, er endret, slik at taket på antall flybevegelser er hevet og åpningstiden utvidet. Konesjonen til Arendal lufthavn, Gull-

knapp, som er en ikke-statlig flyplass som utvikles av kommuner og lokalt næringsliv, er fornyet og endret. Departementet har startet et arbeid for å vurdere hvilke tjenester innenfor flysikring som egner seg for konkurranseutsetting og vil legge til rette for en prøveordning med forenklet transfer ved Oslo lufthavn, Gardermoen.

Departementets virkemidler for luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet, eierstyring av Avinor AS, kjøp av flytransporttjenester, samt tilskudd til ikke-statlige

lufthavner. I tillegg har Statens havarikommisjon for transport et viktig ansvar for å bedre sikkerheten gjennom undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innenfor hele transportområdet.

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er på 992,2 mill. kr. Det foreslås å bevilge 698,9 mill. kr til kjøp av flytransport. Til regionale ikke-statlige flyplasser foreslås det bevilget 36,2 mill. kr. Forslaget omfatter flygeinformasjonstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene med rutetrafikk, samt driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken og Ørland lufthavn.

Til Luftfartstilsynet foreslås det bevilget 193,9 mill. kr og til Statens havarikommisjon for transport 63,2 mill. kr.

Gebyrene som skal dekke Luftfartstilsynets kostnader med tilsyn, foreslås redusert, fordi det har vist seg at flere oppgaver er å anse som direktoratsoppgaver som ikke skal inngå i brukerfinansieringen.

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

### Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det kommersielle flyrutetilbudet innenriks i Norge vurderes som godt. Transporttilbudet med fly ut av landet blir også stadig bedre. Dette gjenspeiles i betydelig trafikkvekst og direkteruter til stadig flere internasjonale destinasjoner.

Luftfartsavtaler med trafikkrestriksjoner legger begrensninger for mulighetene til å etablere direkteruter mellom Norge og enkelte destinasjoner utenfor Europa. Det er en utfordring å få forhandlet fram avtaler som sikrer god markedstilgang for norske aktører som ønsker å opprette ruter til andre kontinenter. Unntaket er Nord-Amerika der markedstilgangen er god. Internasjonalisering og globalisering av luftfarten gir også andre utfordringer. Ulikheter i konkurransevilkår som følge av bl.a. ulike arbeidsvilkår og statsstøtte, er blant de største utfordringene for internasjonal luftfart i dag.

Avinor AS er et statlig eid aksjeselskap der eierskapet forvaltes av Samferdselsdepartementet. Selskapet har ansvaret for å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile luftfarten og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten. Trafikkvekst fører til investeringsbehov i Avinor. Samferdselsdepartementet har et mål om en infrastruktur for luftfarten som er tilpasset næringslivets og befolkningens behov. Endret utbyttepoli-

tikk for selskapet i regnskapsårene 2014–2017 vil styrke Avinors evne til å finansiere investeringer, samtidig som selskapet får bedre incentiver til å drive kostnadseffektivt.

Det er fortsatt en utfordring å sikre tilstrekkelig konkurranse om flyrutene som omfattes av ordningen med statlig kjøp, slik at utgiftene til kjøp av disse ikke blir uforholdsmessig høye. Økt etterspørsel bidrar til økt behov for statlig kjøp, samtidig som mer trafikk øker mulighetene for at flere ruter kan drives kommersielt.

Til grunn for transportpolitikken ligger det en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i sektoren. Nullvisjonen er langt på veg en realitet innen luftfarten. Sikkerheten i norsk luftfart for kommersiell trafikk ligger i verdenstoppen, men innenfor innenlands helikoptervirksomhet er ulykkesfrekvensen fortsatt for høy. Målet for planperioden 2014–2023 i Nasjonal transportplan er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i luftfarten. Sikkerhetsarbeidet i luftfartsnæringen blir stadig mer internasjonalisert, og omfatter både arbeidet for å hindre ulykker og for å forebygge mulige terroranslag. Samferdselsdepartementet arbeider for at det internasjonale regelverket skal være tilpasset norske forhold.

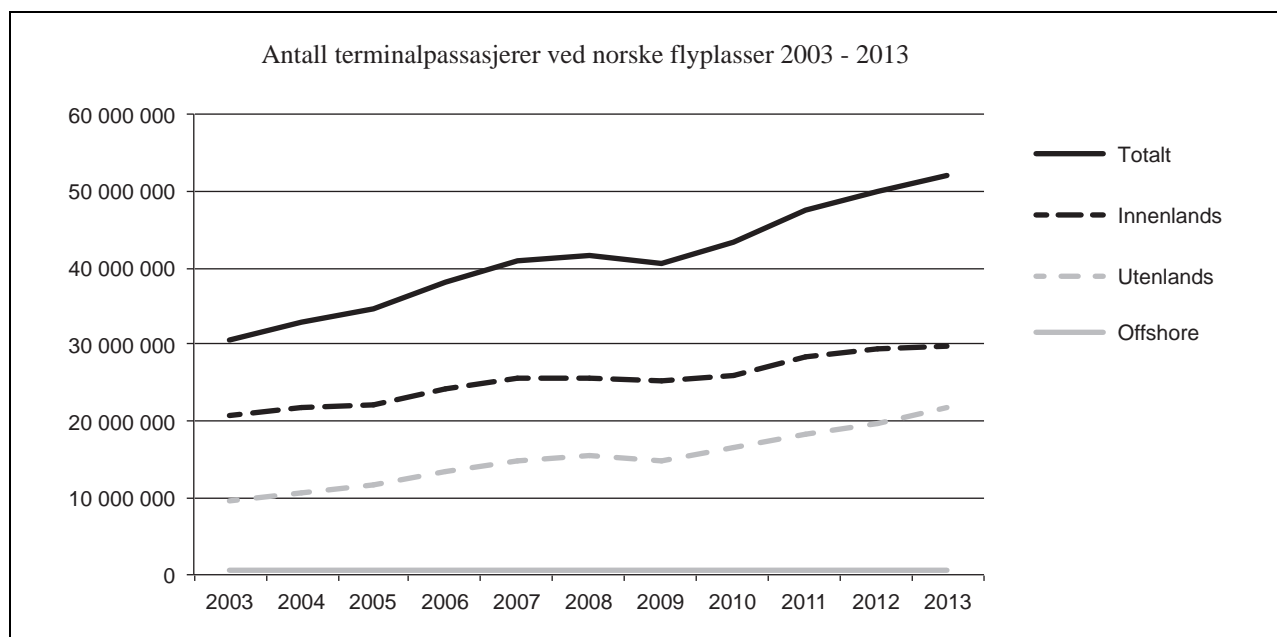
Det er et mål i den nasjonale transportpolitikken å bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Norsk luftfart er inkludert i EUs kvotehandlingssystem. Luftfartens rolle i klimaspørsmålet står også høyt på dagsorden både i FNs klimaforhandlinger (UNFCCC) og i FNs internasjonale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

### Resultatrapport 2013

#### Trafikkutvikling

Flytrafikken i Norge økte i 2013 med 4,6 pst. målt i antall passasjerer. For første gang ble det registrert flere enn 50 millioner terminalpassasjerer ved norske lufthavner. Av disse reiste 30 millioner til og fra en lufthavn innenlands, 21,6 millioner til eller fra utlandet og 0,7 millioner offshore. Veksten innenlands var på 1,4 pst., til og fra utlandet 9,2 pst. og 8,8 pst. for offshore.

Det har vært en årlig vekst på 5 pst. i perioden 2004–2013, fordelt på 4 pst. innenlands og 9 pst. utenlands. Etterspørselen etter flyreiser ventes å øke 3 til 4 pst. årlig i årene framover. Årsaken til veksten er både økt etterspørsel på grunn av økt kjøpekraft, befolkningsvekst og internasjonalisering i næringslivet og økt tilbud gjennom konkur-



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner

ranse både på rutetilbud og billettpriser. I tillegg har ny teknologi med mer effektive flytyper åpnet nye markeder for direkte ruter.

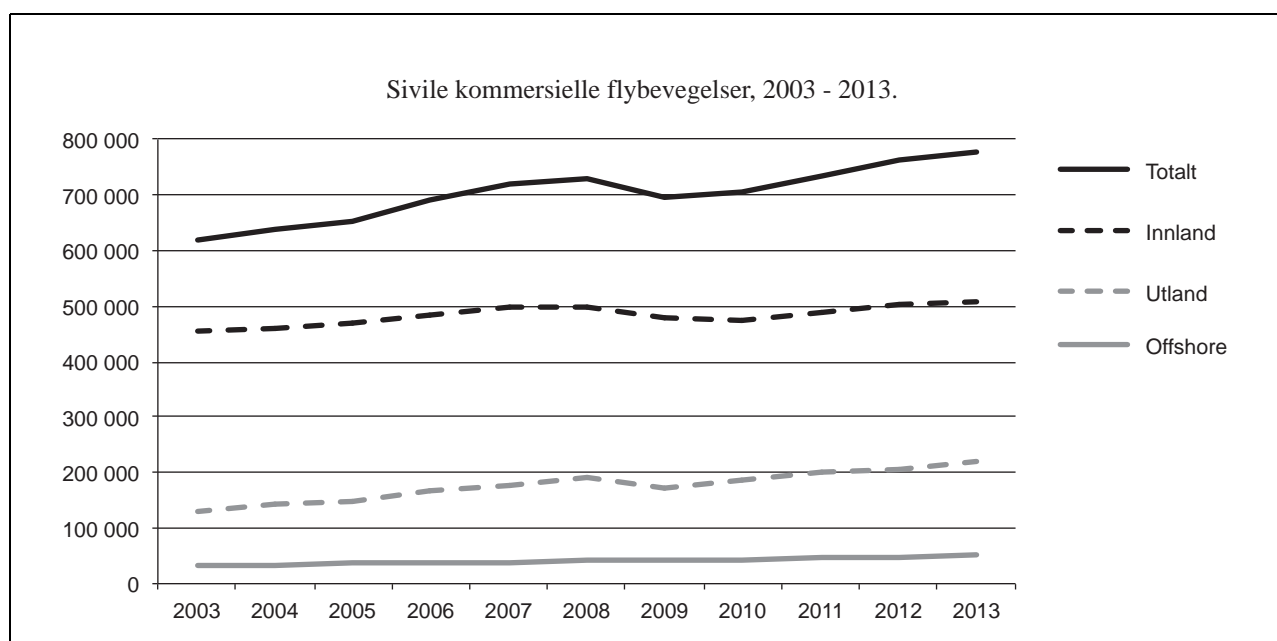
Særlig fra 2002 har fritidsmarkedet økt mer enn forretningstrafikken. Samtidig har utlandstrafikken økt mer enn trafikken innenlands. I perioden 1999–2013 har andelen passasjerer til og fra utlandet økt fra 27 pst. til 42 pst.

Antall kommersielle flybevegelser ved norske lufthavner økte i 2013. Rute-, charter-, frakt- og offshoreflygninger økte med til sammen 1,9 pst. Veksten var 0,3 pst. for innland og 5,5 pst. for

utland, mens antall helikopterflygninger offshore økte med 3,5 pst.

Antall flybevegelser i 2013 innenlands var 10 pst. lavere enn nivået i toppåret 1999. I samme periode har antall flybevegelser til utlandet økt med 60 pst. og med 49 pst. for offshore.

Med virkning fra 1. april 2013 ble det inngått nye kontrakter for statlig flyrutekjøp på de to eksisterende ruteområdene i Nord-Troms og Finnmark. Kontraktene viderefører det offentlig subsidierte rutetilbudet i regionen og gjelder for fire år.



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser



### *Sikkerhet*

I 2013 ble 59 ulykker og alvorlige hendelser innrapportert i norsk luftfart. Ingen omkom, men det var 7 ulykker uten omkomne og 52 alvorlige hendelser

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart. I 2013 ble tilsynsaktiviteten innenfor områdene flyplass og flysikring økt.

Videre prioriterte tilsynet kunnskapsutvikling for å bedre sikkerheten for innenlands helikopter- virksomhet. Arbeidet tar utgangspunkt i sikkerhetsstudien for innenlands helikopter fra 2013. Luftfartstilsynet arbeider sammen med Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre for å følge opp tilrådinger gitt i sikkerhetsstudien. Eksempler på viktige tiltak er strengere økonomisk tilsyn hos selskapene, utvikling av uavhengig og standardisert ferdighetskontroll og bransjestandard for sikkerhetsledelse, samt revisjon av forskriften om merking av luftfartshinder.

### *Flysikring*

Avtalen om den nordeuropeiske luftromsbløkken mellom Estland, Finland, Latvia og Norge (NEFAB-avtalen) trådte i kraft 23. desember 2012. Viktige oppgaver i samarbeidet mellom luftfartsmyndighetene i NEFAB-landene i 2013 var å følge med på gjennomføringen av ytelsesplanene for inneværende referanseperiode (2012–2014) og å forberede ytelsesplanen for neste referanseperiode (2015–2019).

### *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. For å følge opp forskriften har Avinor i samarbeid med Luftfartstilsynet i 2014 satt i gang en kartlegging. Denne vil gå over tre år.

### *Miljø*

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart var i 2012 på 1,34 mill. tonn, tilsvarende 2,3 pst. av samlede innenriks utslipp. Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, som ikke inngår i Norges utslippsforpliktelser, var 1,3 mill. tonn. Samlede klimagassutslipp fra aktivitet fra norske lufthavner i 2012 ble dermed om lag 2,6 mill. tonn.

På ICAOs generalforsamling i 2013 ble det vedtatt en resolusjon som bl.a. gjelder utforming av markedsbaserte mekanismer for å redusere utslipp av CO<sub>2</sub> fra internasjonal luftfart. Det skal utarbeides et system for bruk av markedsbaserte mekanismer, som skal vurderes på generalforsamlingen i 2016. Systemet skal kunne tre i kraft i 2020 med utgangspunkt i målet om karbonnøytral vekst for internasjonal luftfart fra 2020.

### **Mål og prioriteringer**

Norge har i perioden 2013–2016 plass i ICAOs råd. Norge vil representere de nordiske landene og Estland og Latvia gjennom samarbeidsorganet NORDICAO. Arbeidet i ICAO vil være særlig viktig for norske luftfartsmyndigheter de nærmeste par årene.

### *Flytrafikk*

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

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 europeiske flyselskaper på det internasjonale markedet.

Statlig kjøp av innenlandske flyruter skal sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud. Kjøpet skal redusere avstandsulempene og bidra til vel fungerende regioner og stabil sysselsetting og bosetting i hele landet. I 2015 vil Samferdselsdepartementet lyse ut anbud på nye kontrakter for regional rutenflyging på ruter i Sør-Norge.

### *Sikkerhet*

Arbeidet med flysikkerheten prioriteres. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart og skal være en pådriver for samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede målene for transportpolitikken. Luftfartstilsynet vil prioritere tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring i 2015. Det er i budsjettforslaget lagt opp til en økning i Luftfartstilsynets aktivitet innenfor området innenlands helikopter- sikkerhet. I tillegg skal ulykker innen allmennflyging fortsatt vies stor oppmerksomhet.

Det skal i 2015 arbeides videre med Norges flysikkerhetsprogram (State Safety Program). Programmet skal gi en overordnet beskrivelse av arbeidet med flysikkerheten i Norge.

Internasjonalt vil Luftfartstilsynet følge med på mulige konsekvenser for sikkerheten av den økte globaliseringen og konkurransen innen luftfarten. Luftfartstilsynet representerer ellers Norge i styringsorganet til det europeiske luftfartsbyrået EASA og vil være med å utforme og implementere felleseuropeisk regelverk på luftfartsområdet.

Samferdselsdepartementet har i 2014 satt i gang en sammenlignende studie (benchmarking) av Luftfartstilsynet. Departementet vil følge opp denne studien i 2015 med sikte på å vurdere effektiviseringspotensialet i Luftfartstilsynet.

#### Lufthavner

Det skal legges til rette for forenklet transfer på Avinor Oslo lufthavn, Gardermoen, for reisende som kommer fra utlandet og som skal reise videre med innenriksfly. Dette vil gi passasjerene en enklere og raskere reise og styrke norsk luftfarts internasjonale konkurransevne. Prøveprosjektet, som skal gå over tre år, vil bli innført i løpet av 2015 og skal evalueres i løpet av perioden. Kostnadene ved prøveordningen finansieres av Avinor AS.

Regjeringen har i forbindelse med arbeidet med neste nasjonale transportplan gitt et utredningsoppdrag til transportetatene og Avinor, som innebærer en vurdering av den framtidige utformingen av lufthavnettet. Utredningen skal etter planen være ferdig senest i februar 2015 og vil være et innspill til neste transportplan.

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

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

Stortinget når prosjektene er tilstrekkelig planlagt og kvalitetssikret.

I tilknytning til omstruktureringen av Luftforsvaret vurderer Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø, jf. Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013). Videre vurderer de to departementene det framtidige driftsansvaret for Bardufoss lufthavn.

Samferdselsdepartementet fastsetter lufthavnavgiftene i Avinor. EU vedtok et nytt direktiv om lufthavnavgifter i 2009. Direktivet stiller en rekke prosessuelle og rolle- og ansvarsmessige krav for å fastsette lufthavnavgifter. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre direktivet gjennom en ny forskrift som ventes å bli vedtatt høsten 2014, med virkning fra 2015. Forskriften vil bl.a. endre noe på rollefordelingen mellom departement, tilsynsmyndighet og lufthavnoperatør ved utformingen av lufthavnavgiftene.

#### Avvikling av flyruten Fagernes-Oslo

Rutetrafikken på Fagernes lufthavn, Leirin, består i dag av flyruten Fagernes-Oslo, som staten kjøper. Det er to daglige ankomster/avganger på ukedager og en tur-retur avgang på søndager. Flyruten trafikkeres med et 19-seters fly operert av selskapet North Flying AS fram til 31. mars 2016. Antall rutepassasjerer i 2013 var 3 041.

Transportøkonomisk institutt har vurdert flyruten Fagernes-Oslo i rapporten «*Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Sør-Norge*». I rapporten som departementet mottok i juni 2014, går det fram at passasjerutviklingen har vært svakt fallende de siste 10 år. Belegget (målt i perioden april 2012 – mars 2013) var henholdsvis 14 pst. på Oslo-Fagernes og 17 pst. på Fagernes-Oslo. Dette tilsvarer gjennomsnittlig tre passasjerer pr. flyavgang.

Det årlige tilskuddet til statlig kjøp av flyruten er beregnet til 3 290 kr pr. enkeltreise. Transportøkonomisk institutt har også beregnet samfunnsøkonomiske generaliserte reisekostnader, der fly sammenlignes med bil. Disse beregningene viser at samfunnet får tilbake 1 øre pr. tilskuddskrone. Videre er Fagernes også vurdert ut fra tilgjengelighetskriterier på veg. Fagernes oppfyller her et akseptabelt nivå både når det gjelder tilgang til hovedstad og til by med regionsykehus. Transportøkonomisk institutt har ut fra dette anbefalt at flyruten Fagernes-Oslo legges ned.

Regjeringen vil følge den faglige anbefalingen og vil ikke videreføre statlig kjøp av flyruten Fagernes-Oslo etter at kontrakten utløper 31.

mars 2016. Dette innebærer at flyruten Fagernes–Oslo ikke vil bli inkludert i anbudsopplegget for regionale flyruter i Sør-Norge som vil bli utlyst i 2015.

Når rutetrafikken på Fagernes avvikles, er det i utgangspunktet ikke naturlig at lufthavnen fortsatt skal være en del av det statlige nettverket. Avinors drift av lokale lufthavner av typen Fagernes lufthavn har vært begrunnet ut fra hensynet til å gi næringsliv og befolkning i området et flyrutetilbud. Samferdselsdepartementet vil derfor starte en prosess med å vurdere potensialet og framtida for Fagernes lufthavn i samarbeid med lokale myndigheter og næringsliv, herunder vurdere statens eierskap til lufthavnen.

#### *Tilskudd til ikke-statlige flyplasser*

Fra 1. januar 2016 foreslås innført en ny tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser, som erstatter dagens ordninger. Tilskuddsomfanget vil være omtrent som i dag, men kriteriene for å kunne motta tilskudd vil endres. De aktuelle ikke-statlige flyplassene vil i 2015 bli invitert til å søke om tilskudd fra den nye ordningen som lyses ut for en tre- eller femårsperiode. Det kan dermed etableres gjensidig forpliktende avtaler med lufthavneiere til å drive lufthavnen som en offentlig tjenesteforpliktelse, noe som vil være forenlig med statsstøttereglene. Dette vil være samme type avtale som i dag er inngått for driftstilskuddet til Stord lufthavn, Sørstokken.

Tildelingskriterier foreslås utformet slik at de både angir hvilke flyplasser som vil være tilskuddsberettigede (adgangskriterier), samt hvor mye tilskudd den enkelte flyplass skal kunne få (utmålingskriterier). Følgende kriterier legges til grunn:

- rute- og/eller chartertrafikk med minst en daglig avgang fem dager i uka eller tilsvarende trafikknivå på månedlig eller årlig basis
- driftsbudsjett i balanse etter offentlig støtte og eventuelt bidrag fra eiere
- tilskudd fra staten må være avgjørende for driften av lufthavnen
- lufthavnen må ha en viss regional betydning
- passasjerer må ha minst en times reiseveg til en statlig lufthavn eller til en annen ikke-statlig lufthavn uten tilskudd.

#### *Flysikring*

Regjeringen har en målsetning om å konkurransetsette flysikringstjenester. Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid med å vurdere

hvilke tjenester innen flysikringstjenestene som egner seg for konkurranseutsetting, jf. Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* og Innst. 255 S (2013–2014). Regjeringen vil orientere Stortinget om saken på egnet måte når vurderingene er gjort.

Samferdselsdepartementet vil videre fastsette bindende mål innenfor områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet i en ny nasjonal ytelsesplan for flysikringstjenestene for perioden 2015–2019. Planen vil omfatte både undervegstjenestene og deler av terminaltjenestene som leveres av Avinor. Målene i ytelsesplanen inngår også som det norske bidraget i en felles ytelsesplan for Estland, Finland, Latvia og Norge som del av samarbeidet i NEFAB.

På flysikringsområdet vil Samferdselsdepartementet også fortsette arbeidet med å styrke samarbeidet innenfor den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB) på grunnlag av en strategisk plan. Tjenesteyterne (Avinor og tilsvarende instanser i øvrige land) skal etablere et felles konsept for såkalt fri ruteføring («Free route airspace») innen utgangen av 2015. Dette skal gjøre det mulig for flyoperatørene å velge ruteføring som gir kortere flydistanse. Dette vil gi lavere kostnader og bidra til redusert brennstofforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> mv.

#### *Passasjerrettigheter*

I 2015 skal Luftfartstilsynet prioritere å følge opp den nye forskriften om universell utforming i norsk luftfart. I tillegg vil tilsynet bistå Transportklagenemnden ved dens behandling av passasjerklager som forutsetter flyteknisk kunnskap. Det pågår en revisjon av EU-forordningen som omfatter flypassasjerers rettigheter. Norge er involvert i dette arbeidet. Gjennomføring i norsk rett av endringen vil trolig skje i løpet av 2015. Eventuelle overgangsordninger i EU vil også gjelde for Norge.

#### *Miljø*

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Nasjonalt vil Luftfartstilsynet prioritere arbeidet med å redusere støybelastningen fra flytrafikken. Internasjonalt vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Klima- og miljødepartementet delta i arbeidet med å utvikle et reguleringsystem for utslipp av CO<sub>2</sub> fra internasjonal luftfart.

## Nærmere om budsjettforslaget

## Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	637 489	681 000	698 928
	Sum kap. 1310	637 489	681 000	698 928

**Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter**

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

Det foreslås bevilget 698,9 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2015. I forslaget til bevilgning inngår ikke kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Departementet vil vurdere dette behovet basert på krav om reforhandling fra flyselskapene.

Samferdselsdepartementet inngikk i 2014 ny kontrakt for regional helikopterrute mellom Bodø og Værøy for perioden 1. august 2014 til 31. juli 2019. Den nye kontrakten er 31,8 pst. dyrere enn kontrakten som ble avløst.

Følgende andre ruteområder er i dag omfattet av ordningen med statlig kjøp:

Ruteområder med kontrakter som gjelder til 31. mars 2016:

- Florø – Oslo v.v. og Florø – Bergen v.v.
- 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 – Oslo v.v. og Ørsta-Volda – Bergen v.v.
- Fagernes – Oslo v.v.
- Røros – Oslo v.v.

Ruteområder med kontrakter som gjelder til 31. mars 2017:

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

**Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	28 958	35 000	36 155
	Sum kap. 1311	28 958	35 000	36 155

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

Det foreslås å bevilge 36,2 mill. kr til tilskudd til ikke-statlige flyplasser.

Kostnader knyttet til drift av ikke-statlige flyplasser er flyplassseierens ansvar. For å sikre videre drift ved ikke-statlige flyplasser som har en betydelig lokal/regional transportfunksjon, kan det i spesielle tilfeller likevel gis statlig tilskudd ut over tilskuddet til flygeinformasjonstjeneste.

Bevilgningen skal dekke tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS) ved ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk, tilskudd på 12 mill. kr til Stord lufthavn, Sørstokken, og tilskudd på 3 mill. kr til Ørland lufthavn. Av den foreslåtte bevilgningen skal om lag 21 mill. kr dekke kostnader til flygeinformasjonstjenesten ved Stord, Skien og Notodden lufthavner.

Ordningen foreslås endret fra 2016, jf. omtale under *Mål og prioriteringer*.

**Kap. 1313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2013	budsjett 2014	
01	Driftsutgifter	205 765	194 000	193 908
	Sum kap. 1313	205 765	194 000	193 908

**Post 01 Driftsutgifter**

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er regjeringens hovedmål om at transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart.

En sentral oppgave for Luftfartstilsynet er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk på området. Luftfartstilsynet fører tilsyn bl.a. med luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging, arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Videre fører Luftfartstilsynet tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Luftfartstilsynet driver informasjonarbeid overfor aktørene i luft-

farten 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 er en prioritert oppgave å påvirke utviklingen av internasjonale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Tilsynet bistår videre departementet i forbindelse med utredninger og andre større saker innenfor luftfart. Tilsynet har også samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Det foreslås bevilget 193,9 mill. kr. Bevilgningen er uten merverdiavgift. Tatt hensyn til dette er bevilgningen økt bl.a. for å dekke kostnader ved økt aktivitet innenfor området innenlands helikoptersikkerhet.

Luftfartstilsynet hadde 186 tilsatte pr. 1. mars 2014.

**Kap. 4313 Luftfartstilsynet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Gebyrinntekter	137 885	138 800	126 776
02	Refusjon av diverse utgifter	10 066		
16	Refusjon av foreldrepenger	406		
17	Refusjon lærlinger	62		
18	Refusjon av sykepenger	1 934		
	Sum kap. 4313	150 353	138 800	126 776

**Post 01 Gebyrinntekter**

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner m.v.

I 2015 budsjetteres det med 126,8 mill. kr i gebyrinntekter.

Det legges opp til at den delen av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, skal finansieres ved gebyrer. Vista Analyse AS har vurdert Luftfartstilsynets system for gebyrfinansiering i lys av retningslinjene for

gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger. Utredningen viser at dagens system for gebyrfinansiering i det store og hele er i samsvar med retningslinjene, men det ble foreslått noen endringer. I 2014 ble gebyrene redusert med 8 mill. kr fordi kompetanseutvikling nå anses å være en direktoratsoppgave som ikke brukerfinansieres. Fra 2015 foreslås gebyrene redusert med ytterligere 16 mill. kr fordi flere andre oppgaver som hittil har vært brukerfinansiert, er å anse som myndighetsoppgaver. Dette gjelder internasjonalt arbeid, analyse og regelverksutvikling.

**Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Driftsutgifter	60 603	63 400	63 239
	Sum kap. 1314	60 603	63 400	63 239

**Post 01 Driftsutgifter**

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

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

Det foreslås å bevilge 63,2 mill. kr. Bevilgningen er uten merverdiavgift.

Statens havarikommisjon for transport hadde 46 tilsatte pr. 1. mars 2014.

**Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
90	Avdrag på lån	444 370	444 400	444 400
	Sum kap. 4312	444 370	444 400	444 400

**Post 90 Avdrag på lån**

Utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, ble finansiert gjennom et lån fra staten til Oslo Luft-

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

**Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
80	Renter	153 878	116 300	98 000
	Sum kap. 5619	153 878	116 300	98 000

**Post 80 Renter**

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

statens lån til selskapet vil utgjøre 98 mill. kr i 2015.

**Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
85	Utbytte	463 400	478 000	500 000
	Sum kap. 5622	463 400	478 000	500 000

**Post 85 Utbytte**

Utbyttepolitikken for 2014 var et forventet utbytte på 50 pst. av årsresultatet i konsernet etter skatt. I tråd med dette ble utbyttet for regnskapsåret 2013 på 445,4 mill. kr, jf. Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014* og Innst. 260 (2013–2014).

I 2014 er det vedtatt å endre utbyttepolitikken i Avinor AS for regnskapsårene 2014–2017, jf. Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* og Innst. 255 S (2013–2014). Hensikten med dette er å styrke Avinors evne til å finansiere

investeringer, samtidig som selskapet får bedre insentiver til å drive kostnadseffektivt. Dette vil bl.a. bidra til at Avinor kan finansiere utbyggingen av ny terminal på Bergen lufthavn, Flesland. For de neste fire årene vil det bli tatt utbytte på 50 pst. for resultat opp til 1 mrd. kr, mens det for resultat som overstiger dette beløpet, ikke vil bli tatt utbytte. Avinors resultat for regnskapsåret 2014 ventes å bli 1,28 mrd. kr, og i tråd med den endrede utbyttepolitikken foreslås det dermed å budsjettere med et utbytte fra Avinor AS på 500 mill. kr i 2015. Endelig utbytte fastsettes på generalforsamlingen i 2015.

## Programkategori 21.30 Vegformål

### Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1320	Statens vegvesen	22 285 118	23 875 050	26 847 061	12,4
	Sum kategori 21.30	22 285 118	23 875 050	26 847 061	12,4

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4320	Statens vegvesen	880 335	522 800	628 089	20,1
4322	Svinesundsforbindelsen AS	25 000	25 000	25 000	0,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	15 845	30 000	29 000	-3,3
	Sum kategori 21.30	921 180	577 800	682 089	18,0

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

Vedlikeholdsetterslepet har økt over tid. Behovet er stort for både å oppruste og utbygge eksisterende vegnett mange steder, samt investere i nye traseer.

Budsjettforslaget for 2015 på 26 847,1 mill. kr, som er en økning på 12,4 pst. fra saldert budsjett

2014. Forslag til bevilgning i 2015 er om lag 1,3 mrd. kr lavere enn årlig gjennomsnitt i Nasjonal transportplan for første fireårsperiode, mens bevilgningen i 2014 var om lag 3,1 mrd. kr lavere. Forslaget innebærer at ved en gradvis innfasing av rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023, vil den økonomiske rammen i første fireårsperiode være oppfylt.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt vekt på å øke satsingen til vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet, og for at forfallet skal stanses tidlig i tiårsperioden. Regjeringen vil prioritere midler til vedlikehold slik at veksten i forfallet samlet sett stanses allerede i 2015. I tillegg er det satt av betydelige midler til fornying som gjør at vedlikeholdsetterslepet reduseres for første gang på flere tiår. Prioriteringen er foretatt ut fra at det vil være lønnsomt å ha riktig nivå på vedlikeholdet, både for å ivareta den infrastrukturen som er etablert og for



å redusere driftskostnadene. Økt innsats til vedlikehold og bedre tilstand på vegnettet bidrar også til å sikre god trafiksikkerhet bl.a. gjennom bedre kvalitet på vegdekkene og i tunneler. Satsingen på vedlikehold i dette budsjettforslaget er betydelig større enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Flere vegprosjekter ble framskyndet i forbindelse med Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og i revidert nasjonalbudsjett 2014, jf. Prop. 93 S (2013–2014). Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2015 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges likevel opp til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på en rekke nye, store prosjekter i 2015. Alle store prosjekt som det i 2015 er forutsatt statlige midler til i Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017, er det funnet rom for innenfor budsjettforslaget. Statens vegvesens handlingsprogram er gjennomføringsplanen for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023. Bompengebidragene, dvs. bompenger stilt til disposisjon fra bompengeselskapene, vil være lavere i 2015 enn i 2014 samlet sett for store prosjekter. Videre prioriteres fornyingstiltak, i hovedsak tiltak i riksveg-tunneler for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tråd med Sundvolden-erklæringen prioriterer Regjeringen innhenting av vedlikeholdsetterslepet på riksveger. Budsjettforslaget innebærer at deler av vedlikeholdsetterslepet tas igjen. Innenfor programområdene er trafiksikkerhetstiltak prioritert. Det er også forutsatt midler til statlig bidrag til bymiljøavtaler.

Regjeringen mener det er nødvendig å styrke satsingen på planlegging av nye vegprosjekt, og foreslår å øke midlene til området i 2015. Dette vil bidra til å sikre tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023. Økt planleggingsaktivitet vil også kunne legge til rette for forsering av prioriterte prosjekter. Ressursene til dette formålet er derfor avgjørende om Nasjonal transportplan skal følges opp.

I tråd med Sundvolden-erklæringen er et infrastrukturfond i ferd med å bygges opp, jf. omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. På vegbudsjettet er det satt av 479 mill. kr til fornying etter avkastning fra infrastrukturfondet.

Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 og Sundvolden-erklæringen foreslås det på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett 1 005 mill. kr til opprusting av fylkesveger, en økning på 225 mill. kr fra 2014. Over Kommunal- og moderniseringsdepartemen-

tets budsjett foreslås det i tillegg 272 mill. kr i kompensasjon i forbindelse med iverksettelsen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg. Over Statens vegvesens budsjett foreslås det 580,4 mill. kr i tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet, og rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene får utvidet investeringsrammen til 3 mrd. kr i 2015. Samlet gir dette en betydelig styrking av midlene til fylkesvegene i 2015. Regjeringen vil i tillegg komme tilbake til Stortinget med en vurdering av en ferjeavløsningsordning for fylkesveger i forbindelse med kommuneproposisjonen for 2016.

Regjeringen følger opp intensjonene i Sundvolden-erklæringen, og varsler i dette budsjettforslaget at nye prosjekter kan vurderes for å bygges ut som OPS-prosjekter. Konkret vil regjeringen nå vurdere om prosjektene E10/rv 85 Tjeldsund – Gullnesfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms, rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark og rv 555 Sotrasambandet i Hordaland blir utbygd med denne kontraktsformen.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

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

Ved utgangen av 2014 vil 602 km av riksvegnettet være firefelts veg, noe som utgjør halvparten av et totalt behov på om lag 1 200 km for å oppfylle krav fastsatt i vegnormalene. Det vil være midtrekkverk på 265 km to- eller trefelts veger, som utgjør om lag 20 pst. av et totalt behov på om lag 1 450 km veg i henhold til kravene i vegnormalene. Om lag 1 650 km eller 16 pst. av riksvegene er for smale for å tilfredsstille kravene til tofelts veg med gul midtlinje. Det vil være om lag 1 350 km gang- og sykkelveger langs riksveg ved utgangen av 2014, mens anslått behov er 1 700 km. Når det gjelder kollektivfelt langs riksveg, vil det være etablert 60 km av et totalt anslått behov for om lag 200 km.

Stengte veger fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert framkommelighet. Antallet stengninger ventes redusert som følge av tiltak gjennomført på vegnettet, men de fleste stengningene skyldes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som

uvær, skred på uventede steder og trafikkuhell. Vinteren 2013/2014 var det periodevis stengninger av rv 7 over Hardangervidda på til sammen 920 timer, mens E134 Haukelifjell og E16 over Filefjell var stengt henholdsvis 210 og 105 timer. Dette er en økning i forhold til 2012/2013 og skyldes hovedsakelig værforhold med mer vind og snø.

For å bedre framkommeligheten på vinterstid har Statens vegvesen økt beredskapen i utekontrollvirksomheten på dager hvor det er varslet vanskelig føre. Regjeringen har økt satsingen på utekontrollvirksomhet vinteren 2013/2014 for å redusere trafikkproblemer forårsaket av tunge kjøretøy. Denne satsingen vil bli videreført i 2015.

For vinterdriften er det innført høyere standard for kontrakter som gjelder fra 2013. Dette omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til friksjon/strøing på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. Endringen i standard ventes å gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for trafikantene.

Riksvegnettet omfatter bl.a. om lag 500 tunneler. For mange av disse er det behov for å gjennomføre omfattende tiltak. Kostnadene for tiltak i tunneler er beregnet å utgjøre i størrelsesorden 17–27 mrd. kr. I årene fram mot 2019 vil det bli gjennomført betydelige tiltak i de om lag 200 riksveggtunnelene som er lengre enn 500 m og som har mangler etter tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene.

Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade 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 tilpasning i samarbeid med alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til at hvert ferjesamband blir vurdert individuelt ved ny utlysning av kontraktene. Trafikkveksten i enkelte samband har vært høyere enn forutsatt da kontraktene med ferjeselskapene ble inngått. Det vil bli en utfordring i tiden framover å tilpasse tilbudet til den økte trafikken. Ved vurdering av forbedret service vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene prioriteres. Det vil bli lagt vekt på næringslivets behov.

I 2013 ble 890 personer hardt skadd eller drept i vegtrafikkulykker, som er 46 flere enn i 2012. 187 personer omkom. Dette er 42 flere enn i 2012. Økningen kommer etter en femårsperiode med sammenhengende, betydelig nedgang i antall

omkomne. Antall drepte de åtte første månedene i 2014 er om lag på samme nivå som i tilsvarende periode i 2013.

Nesten 40 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet, mens de øvrige skjer på fylkesveger, kommunale veger og private veger som er åpne for allmenn trafikk. Innsatsen fra fylkeskommunene og kommunene er derfor av stor betydning for ulykkesutviklingen. På riksvegnettet er de dominerende ulykkestypene møteulykker, mens utforkjøringsulykker dominerer på fylkesvegnettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale vegnettet.

Analysen av dødsulykkene viser at høy fart har vært medvirkende årsak til om lag 45 pst. av ulykkene i perioden 2005–2013. Selv små hastighetsforandringer kan ha betydning for antall alvorlige ulykker. Bruk av rusmidler, forhold knyttet til veg og vegmiljø og faktorer knyttet til involverte kjøretøy er også medvirkende årsaker til ulykker. Manglende bruk av bilbelte er av stor betydning for hvor alvorlige ulykkene blir. Mer enn 40 pst. av de som omkom i bilulykker i perioden 2005–2013, brukte ikke bilbelte.

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

Ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er økende. Eksempler på slik aktivitet er bruk av falske identiteter i forbindelse med førerprøver, forfalskning av dokumenter og svindel ved registrering av kjøretøy, ulovlig verksteddrift og føreropplæring utført av ikke-godkjente virksomheter. Statens vegvesen vil i 2015 intensivere arbeidet for å redusere ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

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

Vegtrafikken utgjør 19 pst. av de totale norske CO<sub>2</sub>-utslippene. Utslippene fra vegtrafikken har økt med 30 pst. siden 1990, men har de siste åtte årene ligget på om lag 10 mill. tonn. Siden 1990 har antall kjørte kilometer økt med om lag 50 pst. Bilene bruker mindre energi og har lavere utslipp som følge av teknologiske forbedringer, men dette motvirkes av økt trafikk.

Dårlig luftkvalitet forekommer først og fremst i de største byene om vinteren, og vegtrafikk

anses å være den viktigste årsaken. Utslippene fra hvert enkelt kjøretøy er vesentlig redusert de siste 20 årene, men i enkelte byer er det i perioder konsentrasjoner av NO<sub>2</sub> og svevestøv (PM<sub>10</sub>) over forurensingsforskriftens krav for time-, døgn- og årsmiddelverdi. Ved inngangen til planperioden 2010–2013 ble antall bosatte med innendørsstøy over 38 dB estimert til 15 000. Etter støydempingstiltak og vegutbygging viser nye beregninger i 2013 at antall bosatte med innendørsstøy over 38 dB nå er om lag 13 000.

I tillegg til miljøutfordringer har mange av de største byene store utfordringer knyttet til framkommelighet. Klimaforliket har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. Løsningene som velges, må bidra til at byene utvikler løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Dette innebærer at kollektivtilbudet må utvikles slik at det får høy kvalitet og kapasitet, og av pendlerne oppleves konkurransedyktig sammenlignet med bilkjøring. Videre må det legges til rette for syklist og gående.

### Resultatrapport 2013

#### Framkommelighet

Driften av vegnettet ble i 2013 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det ble innført krav til noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking i de driftskontraktene som gjelder fra 1. september 2013. Endringen i standarden skal gi bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for trafikantene.

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2013 benyttet om lag 1 200 mill. kr. Om lag 1 200 km veg, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt asfaltdekke.

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 73 til 74 pst. i 2013.

I 2013 ble 54 km nye riksvegstreknninger åpnet for trafikk. Følgende prosjekter med kostnad over 100 mill. kr ble åpnet:

– *rv 13 Tysdalsvatnet i Rogaland.* Prosjektet omfattet bygging av den 4,6 km lange Sivotunnelen og 2 km ny veg i dagen, samt 1,8 km gang- og sykkelveg.

- *rv 13 Hardangerbrua i Hordaland.* Prosjektet omfattet bygging av en tofelts hengebru med gang- og sykkelveg. Brua har et hovedspenn på 1 310 m og en total lengde på 1 380 m. Videre omfattet prosjektet bygging av 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen, samt 0,9 km gang- og sykkelveg fram til brua.
- *E16 Omlegging forbi Voss (Vossapakka) i Hordaland.* Prosjektet omfattet bygging av 3,4 km ny veg nord for sentrum, inkl. en 2,4 km lang tunnel. I tillegg er 1 km av eksisterende E16 utbedret, samt en miljømessig opprusting av E16 i Voss sentrum.
- *E39 Knutset – Høgset i Møre og Romsdal.* Prosjektet omfattet bygging av en strekning på 4,5 km med 0,7 km i tunnel. E39 har blitt innkortet med 1,4 km. Prosjektet er bygd i sammenheng med prosjektet E39 Astad – Knutset.
- *E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal.* Prosjektet omfattet bygging av en ny tofelts veg på 5,6 km. Den nye vegen er bygd utenom eksisterende tettbebyggelse.
- *E6 Sentervegen – Tonstad i Sør-Trøndelag.* Prosjektet omfattet utvidelse av deler av strekningen mellom Sentervegen og Tonstad fra to til fire felt, og resten av strekningen fra fem til seks felt. Videre omfattet prosjektet nytt Tillerkryss i to plan. Det har blitt bygd ny veg til Tillerbyen, som har redusert trafikken til Østre Rosten og tilstøtende boligområder.
- *rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo.* Prosjektet omfattet nytt hovedvegssystem og lokalvegssystem i området. Ring 3 er lagt i tunnel mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), og Østre Aker vei i tunnel forbi Økern (Økerntunnelen). Det er etablert flere nye lokalvegforbindelser for å forbedre trafikkavviklingen. Videre er det etablert ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. Hele anlegget vil bli fullført i løpet av 2014.
- *E6 Værnes – Kvithammar i Nord-Trøndelag.* Prosjektet omfattet en strekning på vel 5 km mellom kryss med av- og påkjøring fra Trondheim lufthavn, Værnes og Kvithammar, nord for Stjørdal. Vegen er bygd som firefelts veg. Omlegging av lokalvegssystemet og utvidelse av E14 inn mot kryss med E6 inngikk også i prosjektet.
- *E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag.* Prosjektet omfattet omlegging av E6 på en 2,2 km lang strekning nord for Harran sentrum, inkl. ny bru over Namsen, en 1,2 km lang miljøgate i sentrum og omlegging av lokalveger.
- *rv 80 Løding – Vikan i Nordland.* Prosjektet omfattet bygging av 2,1 km ny veg, inkl. ny

Tverlandet bru på 700 m. Brua har firefelts veg med midtrekkverk, og det er tofelts veg på begge sider av brua. Ved Løding og Vikan er det bygd tilknytninger til eksisterende veg. 1,9 km gang- og sykkelveg inngikk i prosjektet, og dette har gitt sammenhengende gang- og sykkelveg fra Tverlandet til Bodø sentrum. Rv 80 mellom Fauske og Bodø er innkortet med 2 km.

- *E105 Storskog – Elvenes i Finnmark*. Prosjektet omfattet kurveutbedringer og breddeutvidelser på en 3,9 km lang strekning.
- *E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft i Finnmark*. Prosjektet omfattet delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en 9,3 km lang strekning. Fem bruer, inkl. kryssing av Kåfjorden, tre tunneler, bygging av gang- og sykkelveg samt nødvendig omlegging av lokalvegnettet inngikk også i prosjektet. Prosjektet har innkortet E6 med om lag 6 km.

Målet for 2013 var å åpne 14,7 km firefelts veg for trafikk. Det ble åpnet 10,6 km. Gjennomføringen av E39 Rosseland – Tangvall i Søgne i Vest-Agder ble forsinket bl.a. på grunn av en tidkrevende grunnervvurderingsprosess. I tillegg ble prosjektet E6 Nidelv bru – Grilstad forsinket fordi elektroentreprenøren gikk konkurs.

Prosjektet E6 Øyer – Tretten i Oppland ble åpnet for trafikk i 2012, mot tidligere forutsatt i 2013. Prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal ble åpnet for trafikk i 2014, mot tidligere forutsatt i 2013. Forsinkelsen skyldes i hovedsak at elektroentreprenøren gikk konkurs. Prosjektet E6 Jansnes – Halselv i Finnmark åpnes for trafikk høsten 2014, mot tidligere forutsatt i 2013. Forsinkelsene skyldes mer kompliserte grunnforhold enn forutsatt på en av delstrekningene.

I Prop. 1 S (2012–2013) var det satt som mål å utbedre 16 rasattsatte punkter/strekninger. Det ble utbedret 6 punkter/strekninger. Avviket skyldes i hovedsak den utsatte åpningen av prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal.

Det var satt som mål å etablere kollektivfelt langs 1,2 km riksveg. Det ble etablert 0,8 km.

I Prop. 1 S (2012–2013) var det satt som mål å utbedre og breddeutvide 24 km riksveg, slik at det tilfredsstilte kravet til gul midtlinje. Det ble utbedret og breddeutvidet 27 km.

I 2013 ble det etablert 42 km gang- og sykkelveger og sykkelfelt, mens målet var 54 km. Avviket skyldes i hovedsak forsinket etablering av gang- og sykkelveger i forbindelse med prosjektene Astad – Knutset og Knutset – Høgset på E39 i Møre og Romsdal.

Ved utgangen av 2013 oppfylte 12 av 17 riksvegferjesamband målene som var satt i Nasjonal transportplan 2010–2019 for åpningstid, 10 oppfylte målene for frekvens og 13 oppfylte målene om å komme med ønsket avgang.

#### Trafikksikkerhet

Regjeringen følger ulykkesutviklingen nøye. I 2013 ble 890 personer hardt skadd eller drept i vegtrafikkulykker, som er 46 flere enn i 2012. 187 personer omkom. Dette er 42 flere enn i 2012 og utgjør en økning fra 2012 til 2013 på nesten 30 pst. Økningen kommer etter en femårsperiode med sammenhengende, betydelig nedgang i antall omkomne. Det har først og fremst vært en økning i antall omkomne på grunn av møteulykker og utforkjøringsulykker. Til tross for økningen i 2013, er antall omkomne redusert med vel 65 pst. fra 1970 til 2013 og antall hardt skadde med om lag 85 pst. Samtidig er antall kjøretøykilometer mer enn tredoblet.

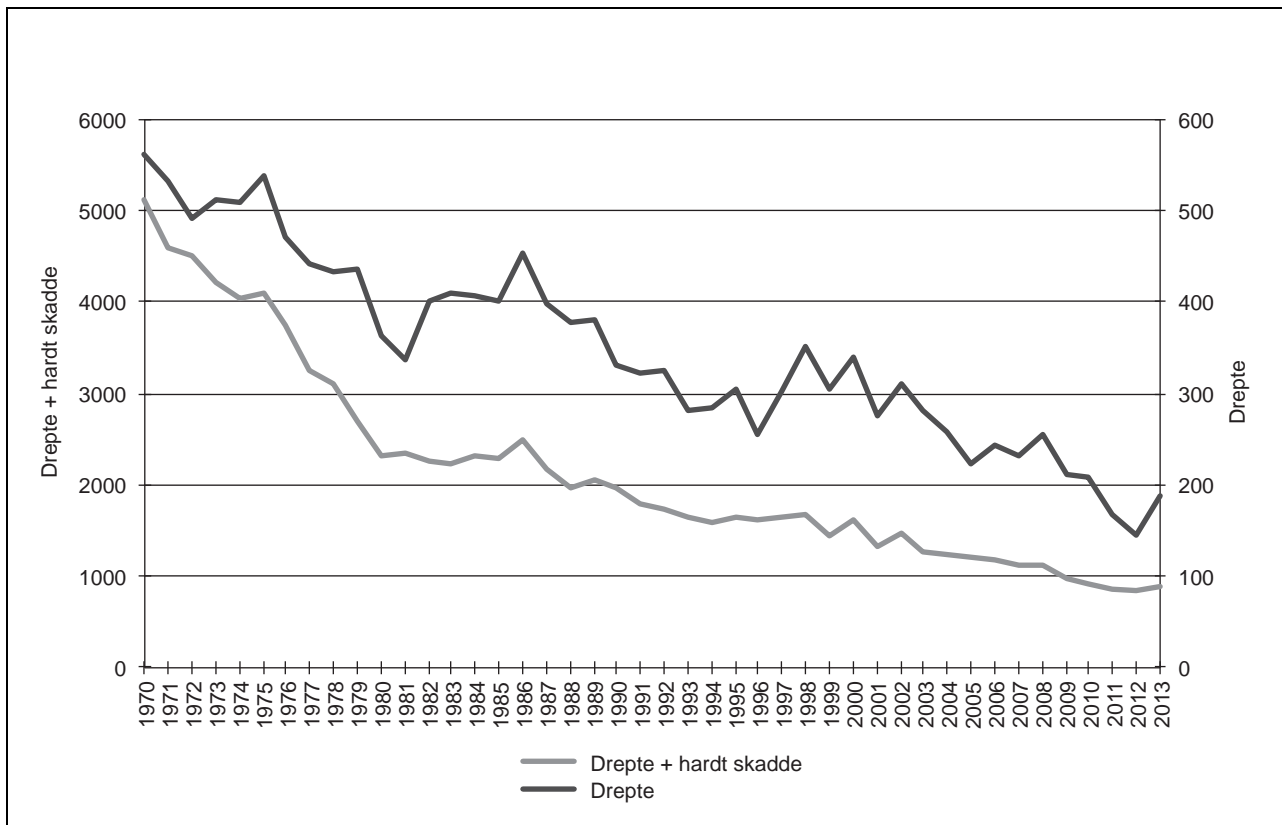
Statens vegvesen gjennomfører teoretisk beregnede virkninger av tiltak innen sitt ansvarsområde for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Den faktiske ulykkesituasjonen vil være bestemt også av forhold som ligger utenfor Statens vegvesens ansvarsområde. De beregnede virkningene gir likevel en indikasjon på forventet effekt over tid.

Tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2013 er beregnet å ha gitt om lag 11 færre drepte og hardt skadde. Det ble gjennomført tiltak i samsvar med de beregnede virkningene som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2012–2013).

I perioden 2010–2013 ble det lagt til grunn at det skulle gjennomføres tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde med en beregnet samlet virkning på 55 færre drepte og hardt skadde. I perioden er det gjennomført tiltak med en beregnet samlet virkning på 49 færre drepte og hardt skadde.

I 2013 ble det bygd midtrekkverk på 21,2 km to- og trefelts riksveger, mens målet var 18,7 km. Prosjektet E18 Stølen – Harebakken i Aust-Agder ble forsert, og for prosjektet E39 Fidjetoppen – Breimyrkrysset i Vest-Agder ble det etablert en lengre strekning med midtrekkverk enn opprinnelig forutsatt.

Forsterket midtoppmerking er et tiltak som bl.a. skaper større avstand mellom motgående kjøretøyer. Tiltaket er et godt alternativ til midtrekkverk på eksisterende veg, der dette av ulike grunner ikke er aktuelt. Det ble i 2013 etablert forsterket midtoppmerking på 150 km riksveg,



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970.

mens målet var 12 km. Statens vegvesen har i forbindelse med mer omfattende dekkelegging enn forutsatt, samtidig etablert forsterket midttoppmerking på enkelte strekninger.

Ved utgangen av 2013 var strekningsvis automatisk trafikkontroll (ATK) installert på 23 strekninger på riks- og fylkesveger, med i alt 86 bokser. Det var ved utgangen av 2013 i alt 338 punkter med punktmåling av fart.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at bilbeltebruken i 2013 i tettbygd strøk var 94,4 pst. og 95,6 pst. utenfor tettbygd strøk. Dette er en økning på om lag ett prosentpoeng sammenlignet med resultatene fra 2012. Av de som omkom i 2013 brukte 33 pst. ikke bilbelte.

I 2013 videreførte og utviklet Statens vegvesen tre trafikksikkerhetskampanjer. Hovedaktivitetene har vært rettet mot fart og bilbelte, samt en ny kampanje for å bedre samspeillet mellom bilister og syklistere.

Kontroller av tunge kjøretøy har økt. Kontroll av dekk, kjetting og bremses er blitt prioritert og kontrollvolumet av vinterutrustning i vintersesongen 2013/2014 er firedoblet siden vintersesongen 2012/2013, som et resultat av politisk prioritering fra oktober 2013. Vinteren 2012/2013 ble det kontrollert 11 900 tunge kjøretøy, mens det vinteren 2013/2014 ble kontrollert 44 752 tunge kjøretøy.

Krav til antall kjøre- og hviletidskontroller er fastsatt gjennom EØS-regelverk. I 2013 ble det gjennomført noe færre slike kontroller langs vegen enn minstekravet som skyldes bl.a. at det ble gjennomført flere kontroller av vinterutrustning, spesielt i siste halvdel av 2013.

På kjøretøyområdet har Statens vegvesen prioritert tilsyn med kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll, dvs. verksteder og testsentre som har godkjenning av Statens vegvesen til å utføre slik kontroll. I 2013 ble 39 godkjenninger tilbakekalt av totalt 3 750 godkjente virksomheter. Når det gjelder føreropplæringen ble det i 2013 tilbakekalt 61 godkjenninger av rundt 850 godkjente trafikkskoler.

Tilsyn med kravene til energimerking av nye personbiler og merking av dekk startet i 2013.

Endringer i reglene for førerkort og ny førerkortmodell gjelder fra januar 2013 som følge av EUs tredje førerkortdirektiv. Samtidig ble det innført krav for alle over 75 år om å få sine rettigheter og begrensninger angitt på førerkortet. Internasjonal utveksling av førerkortdata gjennom EUs system RESPER er forsinket på grunn av datatekniske problemer, men ventes å bli tatt i bruk høsten 2014.

## Miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrå var CO<sub>2</sub>-utslippet fra vegtrafikken 10 mill. tonn i 2013, en nedgang på 0,3 pst. fra 2012. CO<sub>2</sub>-utslippene fra nye personbiler ble redusert fra 130 g/km i 2012 til 123 g/km i 2013. Det ble registrert om lag 7 890 nye elbiler i 2013 som er en dobling fra 2012. Elbilene utgjorde 5,6 pst. av de solgte bilene i 2013.

Prosjektet «Lavere energibruk i Statens vegvesen» ble videreført i 2013, med vekt på å finne tiltak som både har en energimessig og økonomisk gevinst. For de vegprosjektene som ble åpnet i 2013, er det beregnet at CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken er redusert med om lag 5 500 tonn i åpningsåret. Denne reduksjonen skyldes bl.a. veginnkortinger, omkjøringer, nyskapt trafikk og trafikkavvising for de beregnede prosjektene.

Døgn grenseverdien for svevestøv (PM<sub>10</sub>) i forurensingsforskriften ble overskredet i Oslo, Drammen, Stavanger og Fredrikstad. Forskriftens bestemmelser om NO<sub>2</sub> ble i 2013 overskredet både for time- og årsmiddelgrense i Oslo. Drammen, Stavanger og Bergen hadde små overskridelser av årsmiddelgrensen for NO<sub>2</sub>. Grenseverdiene ble ikke overskredet i Trondheim.

Bruk av piggfrie dekk er viktig for å redusere svevestøv. Det er bare Oslo og Bergen som har piggdekkgebyr, og her var piggfriandelen 86 pst. i begge byer i sesongen 2013/2014. I Stavanger var piggfriandelen 72 pst., Drammen 78 pst. og Fredrikstad 77 pst.

Det ble i 2013 utført tiltak for å innfri forurensningsforskriftens grenseverdi på 42 dB innendørs for om lag 90 boliger, og berørte om lag 200 personer. Det utredes tiltak etter den nye kartleggingen i 2013, og det kan vise seg å være behov for tiltak på ytterligere 100–150 boliger fram til 2017. For nye investeringsprosjekter er støytiltak gjort i henhold til gjeldende retningslinjer. Forsøkene med å legge støysvak asfalt er videreført i tråd med planen.

I 2013 ble det levert tiltaksanalyser som innspill til vannforvaltningsplanene som skal på høring i 2014. Tidligere har utbedring av kulverter som hindrer fiskevandring, vært hovedsaken, men innsatsen dreies nå mer mot avrenning av forurenset vann og salt fra vegen.

Ved inngåelse av driftskontrakter har det i kontraktene vært stilt krav slik at miljøbelastninger på grunn av saltbruk skal bli minst mulig samtidig som trafikksikkerheten ivaretas. Saltforbruket økte med 4,4 pst. vinteren 2012/2013, fra 205 000 tonn til 214 000 tonn. Saltbruken må ventes å variere etter lokale vær- og føreforhold det enkelte år. Vinteren 2013/2014 var saltforbruket om lag 188 000 tonn.

Det er kartlagt eller igangsatt tiltak mot fremmede arter i 52 driftskontrakter. For investeringsprosjektene er bekjempelse av fremmede arter ivaretatt i 55 av 60 investeringsprosjekter.

I 2013 ble det brukt 247 daa dyrket mark til vegformål som er 62 daa mer enn forutsatt. Avviket skyldes i hovedsak prosjektet E6 Hage – Gylland i Sør-Trøndelag som ikke lå inne i det opprinnelige tallgrunnlaget. Fire kulturminner gikk tapt eller fikk redusert kvalitet som følge av prosjektet E6 Værnes – Kvithammer i Nord-Trøndelag. Ett kulturmiljø ble berørt på grunn av E16 Vossapakken.

## Universell utforming

Universell utforming ivaretas i planlegging og bygging av nye veganlegg. I tillegg arbeider Statens vegvesen systematisk med å oppgradere eksisterende infrastruktur. Arbeidet med å gjøre holdeplasser og kollektivknutepunkter universelt utformet er omfattende og krever ofte samarbeid mellom flere aktører. I 2013 ble ni knutepunkter langs riksveg universelt utformet. Videre ble 135 holdeplasser langs riksveg oppgradert, mens målet var å utbedre 145. Avviket skyldes i hovedsak at noen nye holdeplasser feilaktig ble inkludert i måltallet.

Statens vegvesen har dialog med brukerorganisasjonene, de andre transportetatene og andre offentlige aktører i arbeidet med universell utforming. Statens vegvesen har i 2013 arbeidet med tiltak for å utvikle ny kunnskap om, og heve kompetansen på fagområdet. Ny kunnskap implementeres kontinuerlig i rutiner for planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Forslag 2015
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>	9 185 072	9 622 000	10 494 139
26	Vegtilsyn	10 298	16 000	16 445
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	433 781	433 000	445 903
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	9 966 490	10 531 700	12 137 671
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	916 133	1 150 000	929 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>			333 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	101 922	18 000	66 885
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	238 603	427 000	500 936
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	241 846	380 000	416 745
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140 000	217 250	221 500
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	495 544	564 000	580 356
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger			10 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	555 429	516 100	694 481
	Sum kap. 1320	22 285 118	23 875 050	26 847 061

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble kap. 1320, post 23 økt med 12,5 mill. kr og post 61 med 7,75 mill. kr. Videre ble ved behandlingen av Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014) post 23 økt med 70 mill. kr.

Budsjettforslaget for 2015 for Statens vegvesen er totalt på 26 847,1 mill. kr som er en økning på 2 972,1 mill. kr eller 12,4 pst. fra saldert budsjett 2014. Dette innebærer en oppfølging på 46,0 pst. av den økonomiske rammen etter to år av den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er på 10 494,1 mill. kr. Dette er en økning på 872,1 mill. kr eller 9,1 pst. fra saldert budsjett 2014.

Det foreslås bevilget 16,4 mill. kr til post 26 Vegtilsyn, og 445,9 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

På investeringspostene foreslås bevilget til sammen 14 051,2 mill. kr. Dette er en økning på

1 544,5 mill. kr eller 12,3 pst. fra saldert budsjett 2014.

Til post 30 Riksveginvesteringer, foreslås bevilget 12 137,7 mill. kr som er en økning på 1 606,0 mill. kr eller 15,2 pst. fra saldert budsjett 2014.

Til skredsikring foreslås det bevilget 1 509,4 mill. kr, fordelt med 929,0 mill. kr til post 31 Skredsikring riksveger, og 580,4 mill. kr til post 62 Skredsikring fylkesveger. For post 31 er det en reduksjon på 221,0 mill. kr eller 19,2 pst. fra saldert budsjett 2014. For post 62 er det en økning på 16,4 mill. kr eller 2,9 pst. fra saldert budsjett 2014.

Til post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, foreslås det bevilget 333,0 mill. kr. Disse midlene er en direkte kompensasjon som følger av

bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift for utvalgte sektorer. Bevilgingen føres derfor ikke som oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Det foreslås bevilget 66,9 mill. kr på post 35 Vegutbygging i Bjørvika. Dette er en økning på 48,9 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2014.

Til post 36 E16 over Filefjell, foreslås bevilget 500,9 mill. kr som er en økning på 73,9 mill. kr eller 17,3 pst. fra saldert budsjett 2014.

Det foreslås bevilget 416,7 mill. kr til post 37 E6 vest for Alta, som er en økning på 36,7 mill. kr eller 9,7 pst. fra saldert budsjett 2014. Foreslått bevilgning til postene 36 og 37 vil sikre rasjonell anleggsdrift.

Til post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, foreslås det bevilget 221,5 mill. kr.

Til post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger, foreslås det bevilget 10,0 mill. kr.

Foreslått bevilgning til post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, er 694,5 mill. kr. Dette er en økning på 178,4 mill. kr eller 34,6 pst. fra saldert budsjett 2014.

#### Mål og prioriteringer 2015

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

Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten av vegnettet, og for at forfallet skal stanses tidlig i perioden. Nivået på midler til vedlikehold i budsjettforslaget er en forsering sammenlignet med framdriften i Nasjonal transportplan 2014–2023. Med budsjettforslaget vil veksten i forfallet stanses allerede i 2015. I tillegg er det satt av betydelige midler til fornying som gjør at vedlikeholdsetterslepet reduseres for første gang på flere tiår.

Tilstrekkelig med midler til vedlikehold gjør det også mulig å gjennomføre fornyingstiltak over investeringsbudsjettet og vedlikeholdstiltak i samme entreprise. Dette gir en mest mulig rasjo-

nell utnyttelse av ressursene. Fornyningstiltak, i hovedsak tiltak i riksveg-tunneler, prioriteres for å tilfredsstille kravene satt i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

Arbeidet med tiltak for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene vil være krevende. Det legges opp til at kravene i forskriftene i hovedsak vil kunne innfris innen 2019. Tiltakene som skal gjennomføres, er varierte og vil bli finansiert både med vedlikeholds- og investeringsmidler. For flere tunneler utredes løsninger som vil erstatte dagens tunneler. Dette gjelder bl.a. tunnelene på strekningen Voss – Arna på E16 i Hordaland og tunneler på E6 i Sørfold i Nordland. For disse tunnelene legger Statens vegvesen til grunn at det vil bli gjennomført minimumstiltak med hovedvekt på avbøtende tiltak som sikrer et akseptabelt sikkerhetsnivå, selv om sikkerhetsforskriften ikke fullt ut innfris innen 2019. Det vil derfor bli nødvendig å ta opp med ESA spørsmålet om å forlenge fristen til nye tunneler er ferdigstilt. Framdrift og finansiering av disse strekningene vil bli avklart i 2015/2016.

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2015 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges allikevel opp til oppstart og forberedende arbeider på i alt 9 nye, store prosjekter, samt en bypakke i 2015 (prosjekter med kostnad over 500 mill. kr).

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres kontroll av vinterutrustning og bremses på tunge kjøretøy, samt kabotasje. Det vil være behov for å øke bemanningen til kontroll noe, slik at omfanget av pålagt kontroll kan opprettholdes på andre områder.

Regjeringen er opptatt av at Statens vegvesen skal drives effektivt selv med økt ramme. Økte bevilgninger skal gi bedre veger, og ikke økt byråkrati. I Statens vegvesens effektiviseringsprogram skal etaten innen 2023 redusere de kostnadene som etaten kan påvirke, med 10–15 pst. sammenlignet med forventet utvikling uten effektivisering. Effektiviseringsprogrammene i etatene er nærmere omtalt i del III.

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan

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



Tabell 5.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017

		Mill. 2015-kr				
Post	Betegnelse	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2014–2017	Bevilgning 2014	Forslag 2015	Diff. mot NTP i kr	Oppfølging av NTP i pst.
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	10 044,7	9 952,4	10 494,1	357,1	50,9
26	Vegtilsyn	17,1	16,5	16,4	-1,3	48,2
29	Vederlag til OPS-prosjekter	487,1	446,0	445,9	-82,3	45,8
30	Riksveginvesteringer	13 987,8	10 837,1	12 137,7	-5 000,8	41,1
31	Skredsikring riksveger	956,8	1 183,4	929,0	198,8	55,2
36	E16 over Filefjell	500,5	439,4	500,9	-60,7	47,0
37	E6 vest for Alta	340,3	391,0	416,7	127,1	59,3
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	215,0	225,0	221,5	16,5	51,9
62	Skredsikring fylkesveger	675,4	580,4	580,4	-190,0	43,0
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	504,6	533,1	694,5	218,4	60,8
	Sum kap. 1320	27 729,3	24 604,3	26 437,1	-4 417,2	46,0
	Annen finansiering	10 147,0	9 800,0	7 240,0	-3 254,0	42,0
	<b>Totalt</b>	<b>37 876,3</b>	<b>34 404,3</b>	<b>33 677,1</b>	<b>-7 671,2</b>	<b>44,9</b>

Nasjonal transportplan 2014–2023 er basert på en forutsetning om gradvis opptrapping av rammen. Oppfølgingen etter to år er 46,0 pst., som er i tråd med forutsetningen om en gradvis innfasing av de økonomiske rammene i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023. Det vises for øvrig til omtale i Del III Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt av 1 005,0 mill. kr til opprusting av fylkesveger. Videre foreslås det 272,0 mill. kr i kompensasjon i forbindelse med iverksettelsen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg i 2015. Midlene på til sammen 1 277,0 mill. kr bevilges som en del av rammetilskuddet over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. Fylkeskommunene påføres merutgifter når forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler for fylkesveg og kommunal veg i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) iverksettes fra 2015. Det er foretatt en fylkesfordeling av kompensasjon for merutgiftene fordelt på samlet lengde tunneløp i aktuelle fylker som kre-

ver sikkerhetstiltak etter forskriften. Tabellen om fylkesfordeling framgår av Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjettproposisjon for 2015.

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

Det foreslås bevilget 10 494,1 mill. kr i 2015. Med dette vil 50,9 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter to år. Foreslått bevilgning gjør det mulig å sette av tilstrekkelig med midler til vedlikehold av riksveger slik at forfallet av vegnettet stanses. I tillegg er det satt av betydelige midler til fornying som gjør at vedlikeholdsetterslepet reduseres for første gang på flere tiår.

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

Til Norsk vegmuseum settes det av 37 mill. kr, mens det til forskning og utvikling settes av 50 mill. kr på post 23. Forskning og utvikling omtales nærmere under «Andre saker».

Ev. driftsutgifter for interimsselskapet for utbyggingsselskap på veg dekkes ved innsparinger på post 23, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Forvaltning av riks- og fylkesveg m.m.

Det foreslås 2 250 mill. kr til forvaltning av riks- og fylkesveger i 2015, inklusiv overordnet ledelse og strategisk planlegging. Aktivitetsnivået innen veg- og trafikkforvaltning økes fra 2014 for å starte arbeidet med å revidere det nasjonale nettet av innsamlingspunkter for trafikkdata slik at det tilfredsstiller dagens behov. Innsamling av trafikkdata er en del av sams vegadministrasjon og er avgjørende for god prioritering av ressurser på riks- og fylkesvegnettet.

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

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

Forvaltningsoppgavene etter vegloven og oppgaver etter vegtrafikkloven er en omfattende del av virksomheten til Statens vegvesen knyttet til både riks- og fylkesveger. Av oppgaver kan nevnes:

- vedta og gjennomføre trafikkregulerende tiltak, fastsette veglister, behandle dispensasjon for spesialtransporter
- ansvar for å drifte vegtrafikksentralene som overvåker og styrer trafikken, herunder tunneler på riks- og fylkesveger
- forvaltning av grunneiendommer, avgi eller bistå ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, behandle eller bistå ved behandling av søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel, gravetillatelse
- samle inn eller bistå ved innsamling og bearbeiding av veg- og vegtrafikkdata

- drift av automatisk trafikk kontroll (ATK)
- inspisere/føre tilsyn med og sikkerhetskontroll av veg og vegrelaterte elementer
- ivareta arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

### Drift

Det foreslås om lag 3,1 mrd. kr til drift av riksveger i 2015.

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

Basert på en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det for vinterdriften innført høyere standard for kontrakter som gjelder fra 2013. Den nye standarden omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til friksjon/strøing på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syklende. I 2015 vil den nye standarden omfatte om lag 40 pst. av driftskontraktene.

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 samt drift av objekter som er statens ansvar i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner m.m.

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

Driftskontraktene, som normalt har en varighet på fem år, har gjennomgått betydelige endringer de siste årene. Den viktigste endringen har vært en mer balansert risikofordeling der Statens vegvesen har tatt en større del av risikoen for kostnader som bl.a. skyldes omfanget av vinterdriften. Dette har bidratt til økt konkurranse. Driftskontrakter med start høsten 2014 har noe lavere prisnivå enn inngåtte kontrakter med start høsten 2013. Kostnadene for driftskontrakter med start i 2014 har økt med to pst. sammenlignet med kontraktene de avløser. Det er i de nye kontrak-

tene økt omfang og høyere krav til standard og kvalitet.

### Vedlikehold

Det foreslås om lag 2,9 mrd. kr til vedlikehold av riksveger i 2015. Dette er en økning på om lag 500 mill. kr fra 2014. Med denne økningen vil vedlikeholdet i 2015 være på et nivå som gjør at den negative tilstandsutviklingen for riksvegnettet stanses. Ut fra hensiktsmessig utnyttelse av ressursene vil fordelingen av midler mellom de ulike tiltakstypene variere noe fra år til år.

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

Det er knyttet store utfordringer til vedlikeholdet. Mange av bruene på riksvegnettet ble bygd på 1960- og 70-tallet. Disse har nådd en levealder med behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsutviklingen de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen til vedlikehold på bruene. Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften. Det budsjetteres med om lag 350 mill. kr til vedlikehold av bruer og ferjekaier i 2015. Dette er en økning på om lag 100 mill. kr fra 2014.

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

I 2015 prioriteres tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk, samt rette opp skader som kan være starten på akselererende skadeutvikling. Videre prioriteres tiltak i tunneler med forfall og behov for oppgra-

deringer for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene. Det budsjetteres med om lag 600 mill. kr til tunnelvedlikehold i 2015 som er en økning på om lag 100 mill. kr fra 2014, jf. også omtale av total innsats til tunneler under fornying på post 30, og under Mål og prioriteringer.

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

Til vedlikehold av vegdekker og vegfundament er det satt av om lag 1 250 mill. kr i 2015 som er en økning på om lag 50 mill. kr fra 2014. Midlene vil gi nye vegdekker på om lag 1 200 km riksveg. Det er forutsatt at andel av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard videreføres på om lag samme nivå som i 2014.

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. Vegfundamentet må holdes fritt for vann for å sikre vegens bæreevne. Økende perioder med intense nedbørmengder medfører større utfordringer for vegens bæreevne. Til grøfter, kummer og rør settes det av om lag 200 mill. kr i 2015, dvs. en økning på om lag 100 mill. kr fra 2014.

Det å ta vare på vegutstyr er viktig for trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø. Dette omfatter bl.a. utbedring av rekkverk langs vegene, oppsetting av nytt siderekverk, profilerte kantlinjer, ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet veg- og trafikkutstyr m.m., som skal redusere faren for personskafe ved påkjørsel. Vedlikehold av vegutstyr økes med om lag 150 mill. kr fra 2014 til om lag 400 mill. kr i 2015. I dette inngår også strakstiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av om lag 100 mill. kr i byggherrekostnader.

### Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg

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

Det foreslås om lag 400 mill. kr til byggherrekostnader for fylkesveger i 2015.

Byggherreoppgaver omfatter bl.a. planlegging av tiltak, utarbeide konkurransegrunnlag, innhente og behandle tilbud, inngå kontrakter, følge opp og kontrollere entreprenørenes leveran-

ser, ivareta byggherrens HMS-ansvar gjennom hele prosessen, overtakelsesforretning og oppfølging i garantiperioden.

### Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås 1,8 mrd. kr til trafikant- og kjøretøyområdet i 2015.

I trafikk sikkerhetsarbeidet er det viktig å legge til rette for gode trafikkferdigheter hos førere av kjøretøy og sikre god trafikk sikkerhetsmessig standard på kjøretøyene. Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle nasjonalt regelverk, samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Andre oppgaver er å forebygge og avdekke ulovlig aktivitet knyttet til kjøretøy og førerrettigheter, sikre forbrukerrettigheter, og å fremme like konkurransevilkår mellom aktører i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen. I tillegg skal Statens vegvesen sikre at miljøhensyn ivaretas i vegtrafikken.

En stor del av oppgavene innen trafikant- og kjøretøyområdet gjelder tjenester som utføres ved trafikkstasjonene, slik som førerprøver, utstedte førerkort og kompetansebevis, myndighetskontroll av tunge og lette kjøretøy i hall og registrerings- og vognkortbehandlinger. Øvrige oppgaver er knyttet til utekontroll, innsats for bedre føreropplæring og tilsyn med virksomheter underlagt regelverk for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon m.m.

Statens vegvesen skal prioritere kontrollaktivitet som gir stor trafikk sikkerhetsmessig effekt og like konkurransevilkår. Dette skjer bl.a. gjennom effektiv utvelgelse av kontrollobjekter og gjennomføring av kontroller. Mer målrettet kontroll vil medføre større tidsbruk og økt ressursinnsats pr. kontroll. Samtidig ventes det at antall reaksjoner økes i forhold til antall kontrollerte kjøretøy. Det totale kontrollvolumet vil bli tilsvarende redusert, da ressursbruken rettes mot kontrollobjekter der det er flere forhold å påpeke.

Kontrollopplegget vil søkes lagt til rette slik at risikoen for å bli oppdaget, oppleves som større enn tidligere. Kontroll av kabotasje skal økes i 2015, og skal prioriteres sammen med kontroll av vinterutrustning og bremses på tunge kjøretøy. Statens vegvesen vil i 2015 prioritere aktiviteten knyttet til tungbilkontroller ved grenseoverganger med stor trafikk, anløp av utenlandsferjer og på vanskelige vegstrekninger. For å sikre framkommelighet og trafikk sikkerhet vil det i kontrollene bli lagt vekt på å kontrollere kjøretøyenes

tekniske stand. Aktivitet knyttet til kjøre- og hviletidskontroller videreføres. Bilbeltekontrollene rettes særlig mot grupper der andelen som bruker bilbelte, er relativt lav.

Statens vegvesen vil intensivere arbeidet med å forebygge og avdekke ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet som bl.a. bruk av falske identiteter i forbindelse med førerprøver, forfalskning av dokumenter og svindel ved registrering av kjøretøy. I tillegg vil Statens vegvesen arbeide for å redusere omfanget av ulovlig verksteddrift og føreropplæring utført av ikke-godkjente virksomheter. For mer effektivt å kunne forebygge og avdekke økningen av ulovligheter som skjer innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, vil det være nødvendig å vurdere både organisering og krav til kompetanse.

Et nytt administrativt kontrollverktøy for de som gjennomfører utekontrollen, ble utviklet i 2014. Dette vil bidra til en mer effektiv utnyttelse av kontrollressursene, samt bedre statistikk- og rapporteringsmuligheter.

Statens vegvesen har mange pålagte kontrolloppgaver på veg. Samtidig kommer nye som skal prioriteres, senest kabotasje. I løpet av kort tid kommer også kontroll av obligatorisk bombrikke for tunge kjøretøy. Spesielt kontroll av kabotasje er omfattende og hver kontroll tidkrevende. Dette tilsier at det er nødvendig å styrke utekontrollen. Statens vegvesen vil derfor ha økt behov for personell til å utføre disse oppgavene. Regjeringen forutsetter at dette over tid tilpasses uten en varig økning i antall ansatte. Behovet for merkantile og administrative stillinger reduseres de nærmeste årene, som følge av økt omfang av elektroniske og selvbetjente løsninger.

Innenfor tilsynsvirksomheten vil Statens vegvesen prioritere antall stikkprøver etter periodisk kjøretøykontroll og tilsyn med yrkessjåførutdanningen. Tilsynet vil utføres i samarbeid med andre kontrollmyndigheter. Et nytt register for verksted- og periodisk kjøretøykontroll ble ferdig i 2014, og tas i bruk i 2015. Systemet innebærer en modernisering i form av mer målrettet tilsyn, samt redusert mulighet for svindel.

«Trygg trailer» er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og transportnæringen for å bedre trafikk sikkerheten og framkommeligheten for tunge kjøretøy i Norge. Statens vegvesen vil i 2015 videreføre dette samarbeidet og utvide ordningen til å omfatte flere transportbedrifter.

I 2015 vil det bli utviklet og satt i drift nye selvbetjeningsløsninger. Tjenester som brukes av mange, blir prioritert, slik at brukerne får enklere og mer tilgjengelige tjenester.

Statens vegvesen vil videreføre gjeldende strategi for trafikksikkerhetskampanjer. Strategien innebærer å satse på et fåtall større nasjonale kampanjer som går over flere år. Det vil bli videreført kampanjer for økt bilbeltebruk, og fra 2015 vil bilbeltekampanjen mer rettes mot riktig bruk av bilbelte. I 2014 utvikles en ny fartskampanje rettet mot unge førere. Kampanjen vil bli videreført i 2015. Mye av økningen i trafikkveksten de nærmeste årene skal skje gjennom økt bruk av sykkel og gange. Statens vegvesen startet i 2013 en kampanje for å bedre samspillet mellom bilister og syklister. Målet er at økt sykkelbruk ikke skal føre til flere drepte og hardt skadde. Kampanjen videreføres i 2015.

Det er nedsatt et uavhengig utvalg som skal vurdere hvordan Statens vegvesen har praktisert offentlighet knyttet til ulykkesrapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid.

### Post 26 Vegtilsyn

Hovedmålet med Vegtilsynets virksomhet vil være å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen ved at virksomheten blir utøvd sikkert og formålstjenlig til beste for trafikantene.

Det foreslås bevilget 16,4 mill. kr i 2015. Midlene vil bli nyttet til tilsyn, FoU-oppgaver og arbeid med forslag til regelverksendring.

### Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 445,9 mill. kr i 2015. I tillegg er det lagt til grunn 230 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet 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 2015 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 174 mill. kr, som forutsettes finansiert med 74 mill. kr i statlige midler og 100 mill. kr i bompenger.

OPS-prosjektet på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble satt i drift i august 2006, samtidig som strekningen Handeland – Fedaa ble åpnet for trafikk. Kontrakten løper fram til 2031. For 2015 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 155 mill. kr, som forutsettes finansiert med statlige midler.

OPS-prosjektet 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 2015 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 337 mill. kr, som forutsettes finansiert med 207 mill. kr i statlige midler og 130 mill. kr i bompenger. I tillegg er det lagt til grunn om lag 10 mill. kr i statlige midler til å utbedre tunneler på enkelte OPS-strekninger for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

### Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 12 137,7 mill. kr i 2015. Med dette vil 41,1 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 6 940 mill. kr i ekstern finansiering.

Tabell 5.2 viser fordelingen av forslaget til bevilgninger på post 30 for 2015, sammenlignet med rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tabell 5.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2015, post 30

	Gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for 2014–2017	Forslag 2015	Mill. 2015-kr. Oppfølging ift. NTP 2014–2017 i pst.
Store prosjekter	8 139,4	7 028,5	42,5
Programområder:			
– <i>bymiljøavtaler</i>	804,0	70,0	2,2
– <i>utbedringstiltak</i>	611,1	696,5	49,3
– <i>tiltak for gående og syklende</i>	611,1	386,0	37,6
– <i>trafiksikkerhetstiltak</i>	1 083,2	813,3	41,0
– <i>miljø- og servicetiltak</i>	172,8	90,0	25,9
– <i>kollektivtrafikk og universell utforming</i>	128,6	84,0	34,3
Sum programområder	3 410,8	2 139,8	31,7
Fornyning	915,8	1 042,1	39,8
Planlegging/Grunnerverv m.m.	966,2	1 229,3	52,1
Sum rutefordelte midler	13 432,2	11 439,7	40,3
Ikke rutefordelte midler:			
– <i>Nasjonale turistveger</i>		175,0	
– <i>kjøp av reservebrumateriell</i>		20,0	
– <i>ferjefri E39</i>		30,0	
– <i>etatsutgifter</i>		390,0	
– <i>forskning og utvikling</i>		50,0	
– <i>øvrige</i>		33,0	
Sum ikke rutefordelte midler	555,7	698,0	59,8
Sum post 30	13 987,9	12 137,7	41,1

Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2015 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges likevel opp til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på en rekke nye, store prosjekter i 2015. Videre prioriteres fornyingstiltak, i hovedsak tiltak i riksveggtunneler for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Innenfor programområdene er trafiksikkerhetstiltak prioritert. Det er også forutsatt midler til statlig bidrag til bymiljøavtaler.

### Store prosjekter

Det foreslås 7 028,5 mill. kr til store prosjekter i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 6 050 mill. kr i ekstern finansiering.

De statlige midlene vil i hovedsak bli benyttet til å følge opp vedtatte riksvegprosjekter. Det er likevel funnet rom for statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart på en rekke nye prosjekter i 2015. Alle store prosjekt som det i 2015 er forutsatt statlige midler til i Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017, er det funnet rom for innenfor budsjettforslaget. Statens vegvesens handlingsprogram er gjennomføringsplanen for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Følgende prosjekter med kostnad over 100 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2015:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Sydhavna i Oslo
- E39 Høgkjølen – Harangen i Sør-Trøndelag
- E134 Skjold – Solheim i Rogaland
- E134 Stordalstunnelen i Hordaland

- E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag
- E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal
- E6 Kråkmofjellet i Nordland.

Noen vedtatte prosjekter vil være i startfasen i 2015, bl.a.:

- E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold
- E134 Seljord – Åmot i Telemark
- E16 Sandvika – Wøyen i Akershus
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E39 Hove – Sandved i Rogaland.

Det er lagt til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart i 2015 på følgende prosjekter, med forbehold om Stortingets behandling av bompengopplegget:

- E39 Sveгатjørn – Rådal i Hordaland, jf. Prop. 134 S (2013–2014)
- Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Nordland (Bypakke Bodø), jf. Prop. 131 S (2013–2014).

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler og bompenger fra Miljøpakke Trondheim til anleggsstart på prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen i Sør-Trøndelag.

Det er også lagt til grunn statlige midler og bompenger til forberedende arbeider og anleggsstart i 2015 på noen prosjekter som ennå ikke er lagt fram for Stortinget. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektene vil bli lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Prioriteringen er med forbehold om Stortingets behandling av et opplegg for delvis bompengefinansiering:

- E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud
- E16 Bagn – Bjørgo i Oppland
- E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Sør-Trøndelag.

Det er prioritert statlige midler til forberedende arbeider på følgende prosjekter, med sikte på anleggsstart i 2016:

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

Videre er det lagt til grunn statlige midler til forberedende arbeider på E18 Varoddbrua i Vest-Agder, med sikte på anleggsstart så raskt som praktisk mulig.

Det tas sikte på anleggsstart med bompenger i 2015 på Bypakke Nedre Glomma i Østfold. Denne er ennå ikke lagt fram for Stortinget. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering vil bli lagt fram for Stortinget i løpet av 2015.

Det pågår nærmere utredninger av flere bompengeprosjekter. Regjeringen vil vurdere disse prosjektene nærmere og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Det vises til nærmere beskrivelse under den rutevise omtalen av investeringsprogrammet.

### **Programområdene**

Det foreslås 2 139,8 mill. kr til tiltak innenfor programområdene i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 530 mill. kr i ekstern finansiering.

Det er store bindinger og et høyt aktivitetsnivå ved inngangen til 2015. Store deler av rammen vil gå til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter.

Nedenfor omtales prioriteringene innenfor de ulike programområdene nærmere.

#### *Bymiljøavtaler*

Det foreslås 70 mill. kr til bymiljøavtaler i 2015. Departementet er i startfasen for innføring av systemet med bymiljøavtaler. I tillegg til disse midlene foreslås det 25 mill. kr som statlig bidrag til planlegging av Fornebubanen over kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen. Samlet statlig bidrag er derfor 95 mill. kr. Tildeling forutsetter inngåelse om bymiljøavtaler.

Prioriteringen er avhengig av resultatene fra forhandlingene om avtaler med de enkelte byområdene.

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

#### *Utbedringstiltak*

Det foreslås 696,5 mill. kr til utbedringstiltak i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 175 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er bl.a. prioritert midler til å videreføre utbedringen av E16 på strekningen Kongsvinger – Vingersnoret, inkludert Norsenga bru, i Hedmark og av rv 94 på strekningen Skaidi – Hammerfest. Forskudd og tilskudd stilles til rådighet for utbedringen av Sandslikrysset på rv 580 i Hordaland.

### *Tiltak for gående og syklende*

Det foreslås 386,0 mill. kr til tiltak som legger til rette for gående og syklende i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 145 mill. kr i ekstern finansiering.

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

Det er bl.a. prioritert midler til å videreføre gang- og sykkelveg på strekningen Minde allé – Fabrikkgaten på E39 i Bergen. I tillegg er det prioritert statlige midler og bompenger innenfor Miljøpakke Trondheim til å bygge gang- og sykkelveg på E6 Klett – Heimdal i Sør-Trøndelag, samt bompenger innenfor Oslopakke 3 til å bygge gang- og sykkelveg langs E6 i Akershus på strekningen Kjellerholen – Hekseberg på fv 383/260.

### *Trafikksikkerhetstiltak*

Det foreslås 813,3 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 45 mill. kr i ekstern finansiering.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende. 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 bl.a. prioritert midler til å videreføre etableringen av midtrekkverk på strekningene Rosseland – Tangvall på E39 i Vest-Agder, Tuft – Flatøy på E39 i Hordaland, og Biri – Vingrom på E6 i Oppland. I tillegg er det prioritert midler til oppstart av etablering av midtrekkverk på strekningen Tangen Vest – Aust-Agder grense på E18 i Telemark.

Budsjettforslaget innebærer økt satsing på vedlikehold slik at veksten i forfallet stanses i 2015. Det legges også opp til at deler av etterslepet blir tatt igjen. Økt innsats til vedlikehold og bedre tilstand på vegnettet bidrar også til å sikre god trafikksikkerhet bl.a. gjennom bedre kvalitet på vegdekkene og i tunneler.

### *Miljø- og servicetiltak*

Det foreslås 90,0 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 45 mill. kr i ekstern finansiering.

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.

### *Kollektivtransporttiltak og universell utforming*

Det foreslås 84,0 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 120 mill. kr i ekstern finansiering.

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

### **Fornyning**

Det foreslås 1 042,1 mill. kr til fornyingstiltak i 2015. Av dette beløpet utgjør 479 mill. kr avkastning fra infrastrukturfondet. Veksten i forfallet stanses i 2015 gjennom rammen på post 23. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023 ble vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet beregnet til 30–45 mrd. 2012-kr. Statens vegvesen vil ved neste rullering av Nasjonal transportplan beregne dette på nytt. Med foreslått bevilgning til fornying vil vedlikeholdsetterslepet reduseres i 2015 for første gang på flere tiår.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til tiltak for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til rehabilitering av bruer, drens- og avløpssystemer samt vegutstyr og til miljøtiltak. I 2015 foreslås det prioritert 960 mill. kr til utbedrings- og fornyingstiltak i tunneler under post 30. I tillegg prioriteres fornying/vedlikehold av tunneler over post 23. Den samlede innsatsen til tunneler er på om lag 1 560 mill. kr mens tilsvarende for 2014 er om lag 760 mill. kr, dvs. en økning på om lag 800 mill. kr eller 105 pst.

Det er prioritert midler til større tiltak i en rekke tunneler, bl.a. i Nordbytunnelen på E6 i Akershus, Fosskolltunnelen på E18 i Buskerud, Bømlafjord-, Masfjord- og Bjørsviktunnelene på E39 i Hordaland, Gudvangatunnelen på E16 i Sogn og Fjordane, Vaterlands- og Hammersborgtunnelene på rv 162 i Oslo og Tromsøysundtunnelen på E8 i Troms.

### **Planlegging og grunnverv m.m.**

Det foreslås 1 229,3 mill. kr til planlegging og grunnverv m.m. i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 360 mill. kr i ekstern finansiering.



Midlene til planlegging 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 samt planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende vegnett.

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

I tillegg vises det til prosjekter som får planleggingsmidler under ruteomtalen.

### Ikke rutefordelte midler

Det foreslås 698,0 mill. kr til ikke rutefordelte midler i 2015. De vesentligste områdene er omtalt under. For forskning og utvikling vises det til omtale under Andre saker.

#### *Nasjonale turistveger*

Det foreslås 175,0 mill. kr til Nasjonale turistveger i 2015.

Nasjonale turistveger omfatter 18 vegstrekninger med en samlet veglengde på 2 059 km. Av dette er 427 km riksveg og 1 632 km fylkesveg. Ved inngangen til 2015 er 133 av i alt 245 tiltak gjennomført, derav 5 av 10 store attraksjoner. Målet er at de planlagte tiltakene skal være fullført innen 2023.

Midlene til turistvegene skal i tillegg til målrettet planlegging og gjennomføring av de øvrige 112 tiltakene fram mot 2023, dekke vedlikeholdet av et økende antall turistveginstallasjoner langs riksvegnettet.

Tiltakene som planlegges fullført i 2015, er Utsikten og Torsnesstølen på Gaularfjellet, Storberget langs vegen til Havøysund samt samarbeidstiltakene Orre på Jæren, Sognefjellshytta på Sognefjellet, Vikten i Lofoten, Ersfjordstranda på Senja og småstopp med fuglekikkerskjul i Varanger. Attraksjonen Almannajuvet langs Nasjonal turistveg Ryfylke vil bli klargjort med sikte på åpning til turistsesongen 2016.

Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda er en av Norges mest profilerte turistattraksjoner. Området rundt fossen har imidlertid store mangler når det gjelder sikring, tilrettelegging og visuelle kvaliteter. De siste fem årene har det skjedd tre ulykker der mennesker har omkommet. Regionalt og lokalt er det gitt tilsagn om 50 mill. kr for å få gjennomført et anlegg med tilsvarende kvalitet som turistveganlegget på Trollstigen. Total kostnad for planlegging og gjennomføring av Vøringsfossen er beregnet til 200 mill. kr. Med reguleringsplan som ble godkjent sommeren 2014, ligger det til rette for anleggsstart i 2015 med sikte på en etappevis utbygging, og en fullføring av tiltak i løpet av 2020. Det foreslås 20 mill. kr i 2015.

Nasjonale turistveger er av mange aktører betegnet som den viktigste satsingen for utvikling av det norske reiselivsproduktet og er et godt utgangspunkt for etableringen av gode samarbeidsrelasjoner. En ny samarbeidsavtale mellom NHO Reiseliv og Statens vegvesen som ble inngått i 2014, er et eksempel på dette.

#### *Felles etatsutgifter*

Det foreslås 390,0 mill. kr til de felles etatsutgifter for Vegdirektoratet som dekkes innenfor post 30 i 2015. 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 30,0 mill. kr til forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssinger og samfunnsutvikling. Ferjefri E39 er omtalt nærmere under Andre saker, Forskning og utvikling.

I tillegg får følgende prosjekter innunder Ferjefri E39 planleggingsmidler:

- E39 Aksdal – Bergen i Hordaland
- E39 Kryssing av Romsdalsfjorden (Møreaksen) i Møre og Romsdal
- E39 Lønset – Hjelset i Møre og Romsdal
- E39 Kryssing Ørstafjorden i Møre og Romsdal
- E39 Kryssing av Storfjorden (Hafast) i Møre og Romsdal

- E39 Halsafjorden (forprosjekt) i Møre og Romsdal
- E39 Volda – Ålesund – Molde – Astad i Møre og Romsdal
- E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.

#### Øvrig

Statens tilskudd til fv 714 ny bru over Dolmsundet i Sør-Trøndelag utgjør til sammen 85,8 mill. kr, jf. Prop. 119 S (2010–2011) *Ein del saker på Samferdselsdepartementets område*. I 2014 ble det avsatt 53 mill. kr, mens resten av tilskuddet på 33 mill. kr foreslås avsatt i 2015.

#### Post 31 Skredsikring riksveger

Det foreslås bevilget 929,0 mill. kr til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2015. Dette gir en oppfølging på 55,2 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 70 mill. kr i ekstern finansiering.

Av riksvegprosjekter med kostnad over 100 mill. kr ventes E10 Trældal – Leirvik i Nordland åpnet for trafikk i 2015.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2015 er høyt. Med foreslått bevilgning vil allerede vedtatte prosjekter kunne drives rasjonelt. I tillegg legges det opp til anleggsstart i 2015 med statlige midler på prosjektet rv 13 Deildo og rv 13 Joberget i Hordaland.

Det vises til den korridorvise omtalen av investeringsprogrammet.

#### Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det foreslås bevilget 333,0 mill. kr som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift til Nordland, Troms og Finnmark. Tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringsvirksomhet som bruker veg. I 2014 er det bevilget 70 mill. kr til formålet på post 23, jf. Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014). Det er lagt opp til at kompensasjonen og tiltakene skal komme i tillegg til Nasjonal transportplan 2014–2023. Fra 2015 føres kompensasjonen på egen post.

Den foreslåtte bevilgningen skal benyttes til utbedring av flaskehals/bruer på:

- E6 Midtengbekken bru i Nordland
- E6 Finneidstraumen bru i Nordland

- E6 Medbyelvv bru i Nordland
- E6 Skogstad bru i Troms
- E6 Numedal bru i Troms
- E6 Rakenesura i Troms
- Rv 94 Fallejohka bru i Finnmark
- Rv 94 Skuggelvv bru i Finnmark
- E6 Nyelvv bru i Finnmark.

Videre skal midlene benyttes til dekkelegging, til rv 77 Tjernfjellet i Nordland, E6 Kvænangsfjellet i Troms og til riksvegferjetjenester.

#### Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 66,9 mill. kr i 2015. I tillegg er det lagt til grunn 145 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3. Den foreslåtte bevilgningen vil sikre rasjonell anleggsdrift for prosjektet.

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

#### Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 500,9 mill. kr i 2015. Dette gir en oppfølging på 47,0 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter to år.

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

- Øye – Eidsbru
- Eidsbru – Varpe bru som ble åpnet for trafikk i 2012
- Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen
- Smedalsosen – Maristova – Borlaug som ble åpnet for trafikk i september 2014.

Bevilgningen vil bli benyttet til å sluttfinansiere prosjektene Eidsbru – Varpe bru i Oppland og Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Oppland og Sogn og Fjordane, og utbyggingen av prosjektet Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i Sogn og Fjordane vil bli videreført. I tillegg prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet Øye – Eidsbru i Oppland. Det vises til omtalen av investeringsprogrammet (korridor 5).

### Post 37 E6 vest for Alta

Det foreslås bevilget 416,7 mill. kr i 2015. Dette gir en oppfølging på 59,3 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter to år.

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

- Storsandnes – Langnesbukta
- Langnesbukta – Jansnes som ble åpnet for trafikk i 2009
- Jansnes – Halselv som åpnes for trafikk høsten 2014
- Halselv – Sandelv – Møllnes
- Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft som ble åpnet for trafikk i 2013.

Bevilgningen vil bli benyttet til å sluttfinansiere prosjektet Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft og videreføre prosjektet Halselv – Sandelv – Møllnes. I tillegg prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet Storsandnes – Langnesbukta. Det vises til omtalen av investeringsprogrammet (korridor 8).

### Bompenger, forskudd og refusjoner

Bompenger stilt til rådighet er bompengeselskapenes 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 2013 ble det stilt til rådighet 8 562 mill. kr i ekstern finansiering til å bygge riksveger, fordelt med 8 006 mill. kr i bompenger, 310 mill. kr i for-

skudd og 246 mill. kr i tilskudd. Dette er om lag 1,5 mrd. kr mindre enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2012–2013) bl.a. på grunn av forsinket rekvirering av bompenger på enkelte prosjekter.

For 2014 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 10 700 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 10 500 mill. kr. Dette er om lag 1,2 mrd. kr mer enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2013–2014), og skyldes i all hovedsak at mindreforbruk av bompenger og forskudd tidligere år blir tatt ut i 2014.

For 2015 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksveg å utgjøre om lag 7 380 mill. kr. Av dette utgjør om lag 930 mill. kr forskudd, om lag 100 mill. kr tilskudd og om lag 6 350 mill. kr bompenger. Reduksjonen fra 2014 skyldes bl.a. at flere store bompengeprojekter er i slutfasen, og for disse er forutsatte bompengebidrag tatt ut tidligere år. Videre er det forsinket framdrift på noen prosjekter. Det arbeides med sikte på anleggsstart for en rekke nye bompengeprojekter i 2015. Hvor stort omfanget av ekstern finansiering vil bli i 2015 avhenger bl.a. av prosjekter som enda ikke er lagt fram for Stortinget. Nye bompengeprojekter vil være forankret i Nasjonal transportplan 2014–2023, og omfanget av bompenger vil således i stor grad være et resultat av Stortingets behandling av planen. Den store økningen i forskudd skyldes at for 2015 er midler som bompengeselskapet stiller til disposisjon som forskudd av statlige midler, ført som forskudd mens de tidligere i stor grad har blitt ført som bompenger.

I Tabell 5.3 gis en oversikt over bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2002–2013, prognoser for 2014 og anslag for 2015, fordelt på riks- og fylkesveger, samt innbetalte bompenger totalt i årene 2002–2013. Reduksjonen i bompengandeler som følge av økte statlige bevilgninger m.v., er innarbeidet i disse tallene, se nærmere omtale i avsnittet under sparte bompenger som følge av ny politikk.

Tabell 5.3 Bompenger stilt til disposisjon for investering og totalt innbetalte bompenger

Mill. 2015-kr				
År	Bompenger stilt til disposisjon fylkesveg	Bompenger stilt til disposisjon fylkesveg (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon totalt	Innbetalte bompenger – totalt
2002	2 348	-	2 348	4 514
2003	2 996	0	2 996	4 614
2004	3 214	0	3 214	5 028
2005	4 378	32	4 410	5 636
2006	4 668	16	4 684	5 301
2007	5 151	1	5 152	5 002
2008	6 480	30	6 510	5 603
2009	7 535	115	7 650	6 447
2010 <sup>1</sup>	5 209	4 103	9 312	6 987
2011	5 379	4 194	9 573	7 278
2012	7 578	4 075	11 653	7 869
2013	8 006	4 796	12 802	8 520
2014 Prognose <sup>2</sup>	10 500	5 700	16 200	
2015 Anslag <sup>2</sup>	6 350	4 800	11 150	

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

<sup>2</sup> Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognoser for 2014 og anslag for 2015 foreligger ikke.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkesvegnettet i 2015 er det lagt til grunn at om lag 2,5 mrd. kr vil gå til kollektivtiltak, hvorav om lag 1,4 mrd. kr til Bergensprogrammet til videreføring av Bybanen, byggetrinn 2 og 3, samt om lag 1 mrd. kr til investeringer i kollektivtrafikk i Oslo-pakke 3, bl.a. til utbyggingen av Kolsåsbanen og Lørenbanen, samt til å oppgradere skinnegang og stasjoner for T-bane og trikk.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesveg på 4,8 mrd. kr i 2015, er det forutsatt om lag 700 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslo-pakke 3 og Miljøpakke Trondheim.

#### Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 8,1 mrd. 2013-kr i bompenger på riks- og fylkesveger i 2013. Dette er nominelt om lag 800 mill. kr mer enn året før. Pr. 1. juli 2014 var 72 bompengeprojekter enten i drift eller vedtatt bygd. Siden 1. januar 2013 er det vedtatt 10 nye prosjekter, og fire prosjekter er vedtatt utvidet. I samme periode er åtte bompengeprojek-

ter avviklet. Innen utgangen av 2014 er det ventet at ytterligere tre bompengeprojekter vil bli avviklet.

#### Sparte bompenger som følge av ny politikk

Regjeringen har siden i fjor høst fått Stortingets tilslutning til forslag som innebærer en reduksjon i behov for bompenger på om lag 1 650 mill. kr.

I nysalderingen av Statsbudsjettet 2013, jf. Prop. 21 S (2013–2014) ble følgende prosjekt nedbetalt med en total bevilgning på 500 mill. kr:

- Rv 4 Reinsvoll – Hunndalen i Oppland
- Rv 9 Setesdalen i Aust-Agder
- Rv 5 Fatlaberget i Sogn og Fjordane
- E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal
- E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft i Finnmark (innkrevningen ble ikke startet)
- Rv 19 Kirkebakken – Re grense i Vestfold (delvis innfrielse av bompengegjeld).

Samlet for disse prosjektene er bilistene spart for om lag 750 mill. kr i innbetalte bompenger. Det

vises også til omtalen av overgangsordning for rentekompensasjonsordning i neste avsnitt.

Vel 900 mill. kr spares for bilistene som følge av at regjeringen har fått gjennomslag for endringer i tidligere fastsatt finansieringsopplegg for utbygging av to viktige prosjekter: E134 Seljord – Åmot i Telemark (finansieres fullt ut med statlige bevilgninger, i stedet for delvis bompengefinansiering) og E6 Helgeland i Nordland (økte statlige bevilgninger, lavere bompengandelen og reduserte bompengesatser).

Regjeringen har også redusert bompengandelen på prosjektet E16 Fønhus – Bagn i Oppland med 120 mill. kr for å redusere bompengene på strekningen når denne blir ferdig utbygd.

Nærmere om overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

Som nærmere omtalt i Prop. 119 S (2013–2014) legger regjeringen til grunn en overgangsordning for nye prosjekt fram til en rentekompensasjonsordning for bompengelån blir etablert. Overgangsordningen innebærer at lokale myndigheter får mulighet til å forutsette en beregningsteknisk rente basert på forventet markedsrente pluss ett mulig usikkerhetstillegg. Den beregningstekniske renten skal ligge i intervallet mellom 10-års statsobligasjonsrente og det som har vært standard beregningsteknisk rente i bompengeprojekt, 6,5 pst. Effektene av lavere beregningsteknisk rente i overgangsperioden skal tas ut i form av lavere takster for å redusere avvisningseffekten bomstasjonene har på vanlig trafikk. Det er avgjørende at lokale myndigheter vurderer den valgte beregningstekniske renten som forsvarlig for å opprettholde/gjøre garantivedtak. Det er en forutsetning at lokale myndigheter forplikter seg til å legge prosjektene inn i et av de nye bompengeselskapene når de er etablert. Ordningen vil omfatte følgende prosjekter som er lagt fram for Stortinget, men der innkrevningen ikke var startet pr. 20. juni 2014:

- Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud
- E18 Gulli – Langåker i Vestfold
- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark
- E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark
- E16 Fønhus – Bagn i Oppland
- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E6 Hålogalandsbrua, inkl. E10 Tredal – Leirvik i Nordland
- E134 Stordalstunnelen i Hordaland

- Fv 714 Stokkhaugen – Sunde trinn 1 i Sør-Trøndelag
- Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger i Nordland
- Askøypakka i Hordaland
- E6 Helgeland nord i Nordland
- Vegpakke Harstad i Troms
- Bypakke Bodø i Nordland
- E39 Svevatjørn – Rådal i Hordaland.

I tillegg vil overgangsordningen omfatte bompengeprojekter som vil bli lagt fram for Stortinget, før selve rentekompensasjonsordningen er på plass. Det vises til omtale av bompengesatser på E18 gjennom Vestfold i omtalen av korridor 3.

Forskudd og refusjoner

Inngåtte forskutteringsavtaler medførte at statens refusjonsforpliktelser pr. 1. januar 2014 var på om lag 4,4 mrd. kr. Det er ventet at refusjonsforpliktelsen pr. 1. januar 2015 vil være om lag 4,8 mrd. kr.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2015 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 4,95 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Bindinger

Pr. 1. januar 2015 vil bindingene knyttet til å fullføre igangsatte prosjekter utgjøre om lag 43,2 mrd. kr. Av dette skal om lag 26,5 mrd. kr dekkes med statlige midler. Med budsjettforslaget for 2015 vil bindingene pr. 31. desember 2015 utgjøre om lag 44,2 mrd. kr, hvorav om lag 26,5 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 2015. Prosjekter med statlig bevilgning til forberedende arbeider i 2015 med sikte på anleggsstart i 2016 er ikke regnet som bundne. Inkl. refusjonsavtaler som ventes inngått før 2015, vil de totale statlige bindingene utgjøre om lag 30,7 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og OPS-prosjekter.

Tabell 5.4 viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2015, budsjettforslag for 2015, bindinger ved inngangen til 2016, behov/bindinger i 2016 og 2017 og bindinger etter 2017.

Tabell 5.4 Statlige bindinger til vedtatte og foreslåtte prosjekter i 2015

	Mill. 2015-kr					
	Bindinger pr. 01.01.2015	Forslag 2015	Bindinger pr. 01.01.2016	Behov 2016	Behov 2017	Bindinger etter 2017
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	-	445,9	-	440	440	-
Post 30 Riksveginvesteringer	22 500	12 137,7	22 600	11 685	9 275	7 000
– store prosjekter	19 400	7 028,5	20 400	7 800	5 800	6 800
– programområdene	2 500	2 139,8	600	400	200	0
– fornying	900	1 042,1	1 600	800	600	200
– planlegging og grunnerverv	-	1 229,3	-	2 030	2 030	-
– ikke rutefordelte midler	-	698,0	-	655	645	-
Post 31 Skredsikring riksveger	1 840	929,0	1 430	750	510	170
Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	100	66,9	40	40		0
Post 36 E16 over Filefjell	1 380	500,9	1 550	630	570	350
Post 37 E6 vest for Alta	680	416,7	870	550	290	30
Sum ekskl. refusjoner <sup>1</sup>	26 500	14 497,1	26 490	13 655	10 645	7 550
Vedtatte refusjonsforpliktelser <sup>1 2</sup>	4 800		4 200	990	900	2 310
Sum	31 300	14 497,1	30 690	14 645	11 545	9 860

<sup>1</sup> Refusjoner i 2015 er inkludert i foreslåtte rammer til de ulike postene.

<sup>2</sup> Omfatter ikke ev. nye forskutteringsavtaler i 2015.

Tabell 5.5 viser tilsvarende informasjon for prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2).

## Samferdselsdepartementet

Tabell 5.5 Bindinger knyttet til riksvegprosjekter som har vært til KS2

	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Tildelt for 2015			Forslag 2015			Anslag 2016			Mill. 2015-kr Anslag etter 2016		
			statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler	annen finans.	sum
Post 30 Riksveginvesteringer														
<b>KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen</b>														
<i>E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo</i>	1 244	1 228	901	166	1 067	147	14	161						
<i>E18 Melleby – Momarken</i>														
<i>E18 Knapstad – Retvet, inkl. forskuttering/refusjon</i>	1 561	1 512	84	431	515	179	230	409	200	150	350	399	76	475
<i>E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytinger</i>														
<i>Rv 2 Kongsvinger – Slomarka, inkl. forskuttering/refusjon</i>	2 650	2 573	718	1 341	2 059	296	92	388	186	186	152			152
<b>KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger</b>														
<i>E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytinger</i>														
<i>E18 Bjørvikprosjektet (post 35)</i>	7 651	7 521	3 051	4 148	7 199	67	145	212	35	75	110			
<i>E18 Gulli – Langåker, inkl. forskuttering/refusjon</i>	3 498	3 423	762	2 421	3 183	250	7	257	113	113	112			112
<i>E18 Bommetad – Sky</i>	5 204	4 445	125	1 074	1 199	135	730	865	300	650	950	712	719	1 431
<i>E39 Eiganestunnelen</i>	3 266	2 971	281	479	760	115	256	371	250	110	360	951	529	1 480
<b>KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim</b>														
<i>E39 Bergen – Ålesund med tilknytinger</i>														
<i>E39 Svevatjørn – Rådal<sup>1</sup></i>	7 254	6 690	259	51	310	150	150	300	500	500	1 000	3 033	2 047	5 080
<i>E39 Hjartåberga (post 31)</i>	668	648	625		625	23		23						
<b>KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</b>														
<i>E134 Drammen – Haugesund med tilknytinger</i>														
<i>E134 Damåsen – Saggrenda, inkl. forskuttering/refusjon<sup>2 3</sup></i>	2 320	2 147	431	431	431	250	250	250	600	600	866	866		
<i>E134 Gvammen – Århus</i>	7 514	6 643	273	1 891	2 164	70	430	500	150	960	1 110	443	2 426	2 869
<i>Rv 13 Ryfast</i>														
<i>Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug</i>	2 123	1 698	540	1 121	1 661	137		137	100	100	107			107
<i>Rv 7 Sokna – Ørgenvika, inkl. forskuttering/refusjon</i>														
<i>E16 Sandvika – Bergen med tilknytinger</i>														
<i>E16 Sandvika – Wøyen</i>	4 197	3 836	64	156	220	243	267	510	460	340	800	575	1 731	2 306
<i>E16 Bagn – Bjørge, inkl. forskuttering/refusjon<sup>2 3</sup></i>														
<i>E6 Varpe bru – Smedalsosen (post 36)</i>	1 802	1 580	244	244	244	400	400	400	420	420	420	516		516
<i>E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug (post 36)</i>	1 108	819	792	792	792	27		27						

Tabell 5.5 Bindinger knyttet til riksveggprosjekter som har vært til KS2

	Mill. 2015-kr																			
	Tildelt før 2015					Forslag 2015					Anslag 2016					Anslag etter 2016				
	Kostnadsramme		Prognose for sluttkostnad		statlige midler	annen finans.	sum	statlige midler		annen finans.	sum	statlige midler		annen finans.	sum	statlige midler		annen finans.	sum	
Post 30 Riksveginvesteringer																				
<b>KORRIDOR 6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund</b>																				
<i>E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger</i>																				
E6 Minnesund – Skaberud, inkl. forskuttering/refusjon	6 461	6 344	603	4 265	4 868	898	336	1 234	542	369	542	369	542	369	542	369	542	369	369	
E6 Frya – Sjøa, inkl. forskuttering/refusjon	6 638	6 004	276	1 834	2 110	283	1 153	1 436	1 400	305	1 705	1 370	1 400	305	1 705	1 370	1 400	305	1 370	
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua <sup>2 3</sup>		850	31	31	31	50	50	100	50	150	200	345	50	150	200	345	174	519	519	
E6 Jaktøya – Sentervegen <sup>3</sup>		2 620	2	105	107	100	100	200	200	600	800	948	200	600	800	948	565	1 513	1 513	
E6 Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithamar <sup>4</sup>	4 702	4 440	922	3 240	4 162	59	23	82	57	139	196									
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, inkl. forskuttering/refusjon	2 510	2 341	91	913	1 004	68	580	648	520	79	599	214							214	
<i>E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger</i>																				
E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen (inkl. post 31)	1 696	1 695	651	699	1 350	240	16	256	44	26	70	19							19	
<i>Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger</i>																				
Rv 70 Oppdølstranda (post 31)	1 156	1 045	1 034	1 034	1 034	5	5	5	6	6	6								6	
<b>KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige</b>																				
<i>E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>																				
E6 Helgeland nord	1 876	1 735	144	144	144	100	125	225	430	70	500	866							866	
Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset	2 466	2 139	257	257	257	50	220	270	110	300	410	384							1 202	
<b>KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Russland og Finland</b>																				
<i>E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger</i>																				
E6 Hålogalandsbrua, inkl. rassikring E10 Trældal – Leirvik (post 31)	3 629	3 172	631	918	1 549	662	8	670	480	33	513	440							440	
<i>E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger</i>																				
E6 Sørkjøsfjellet	998	932	257	257	257	230		230	365	80	365	80							80	
E6 Indre Nordnes – Skardalen (post 31)	1 248	1 155	52	52	52	232		232	370	502	502								502	
E6 Halselv – Møllnes (post 37)	1 052	954	334	334	334	290		290	295	35	295	35							35	
E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft (post 37)	871	864	800	800	800	64		64												

1 Bompenggepletget lagt fram for Stortinget, men ikke vedtatt.

2 Bompenggepletget ennå ikke lagt fram for Stortinget.

3 Foreløpige prognose for sluttkostnad – styringsramme og kostnadsramme ikke fastsatt.

4 Inkl. tildelinger innenfor rammen til E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (korridor 7).



**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. Det var lagt til grunn en årlig låneramme på 2 mrd. kr. Det er gitt låneramme på 2 mrd. kr pr. år for årene 2010–2013.

I Prop. 1 S (2013–2014) var rentekompensasjonsordningen foreslått fjernet, men etter regjeringsskiftet ble ordningen foreslått videreført, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) med en låneramme på 2 mrd. kr i 2014. For 2015 foreslås en utvidelse av lånerammen til 3 mrd. kr.

Tabell 5.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	Investeringsramme 2015 Mill. kr	Rentekompensasjon for 2015 1000-kr
Østfold	141,9	9 725
Akershus	234,7	15 597
Oslo	196,3	12 622
Hedmark	183,2	11 727
Oppland	155,4	9 428
Buskerud	140,5	10 212
Vestfold	112,9	7 716
Telemark	113,0	9 110
Aust-Agder	83,7	5 804
Vest-Agder	122,0	7 784
Rogaland	220,2	14 692
Hordaland	248,4	19 384
Sogn og Fjordane	116,7	14 714
Møre og Romsdal	181,1	14 399
Sør-Trøndelag	190,3	13 174
Nord-Trøndelag	140,0	10 209
Nordland	205,8	17 372
Troms	143,9	11 034
Finnmark	70,0	6 797
Sum	3 000	221 500

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2014 på totalt 10 mrd. kr, og

halvårsvirkning av ny låneramme på 3 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå et behov på 221,5 mill. kr i 2015. Tabell 5.6 viser låneramme basert på nye fordelingskriterier for ny investeringsramme på 3 mrd. kr og total rentekompensasjon fordelt på fylker. De nye kriteriene er basert på 50 pst. knyttet til befolkning og 50 pst. knyttet til veglengde.

**Post 62 Skredsikring fylkesveger**

Det foreslås bevilget 580,4 mill. kr i 2015. Dette gir en oppfølging på 43,0 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter to 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. I 2014 er det fastsatt nytt tilskuddsprogram for planperioden 2014–2017 som grunnlag for fordeling av bevilgningen på posten.

Som et tiltak for å utnytte bevilgningene best mulig, ble det i forrige planperiode av Nasjonal transportplan innført et tiltak overfor fylkeskommunene om at det kunne omdisponeres midler mellom prosjekter i et fylke og midlertidig mellom fylker. I forbindelse med handlingsprogrammet for skredsikring fylkesveger for perioden 2014–2017 er det innført ytterligere tiltak for mest mulig effektiv utnyttelse av midlene:

- Det skulle foreligge godkjent kommunedelplan før 1. juli 2013 som en forutsetning for anleggsstart/gjennomføring i perioden 2014–2017 dersom slik plan kreves.
- Det må gjøres en vurdering av om arbeidet med reguleringsplan er kommet så langt at det er realistisk å gjennomføre prosjektet som forutsatt.
- Det kreves at kostnadsoverslagene for prioriterte prosjekter er gjennomført etter vegvesenets ANSLAG-metode.

Statens vegvesen, og departementet ved jevnlig rapportering fra etaten, følger med på forbruket av midlene gjennom året.

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

Det foreslås bevilget 10,0 mill. kr i 2015 til en tilskuddsordning for gang- og sykkelveger. Midlene skal benyttes til kommunale og fylkeskommunale

veger for å stimulere til helhetlige sykkelpakker i byer som ønsker å satse på gående og syklende. Ordningen betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker.

I Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* er det opplyst at Samferdselsdepartementet tok sikte på å sette i gang en tilskuddsordning for gang- og sykkelveger i 2015, og at regjeringen ville komme tilbake til Stortinget med saken i statsbudsjettet for 2015. De overordnede prinsippene for ordningen er det redegjort nærmere for i Prop. 97 S (2013–2014). Samtlige kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler, jf. Innst. 255 S (2013–2014). Basert på foreslått bevilgningsnivå vil de kommunene som har forpliktende avtaler om økt satsing på sykkel, bli prioritert.

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

I forbindelse med behandlingen av Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014* og Innst. 260 S (2013–2014), besluttet Stortinget å bevilge 10 mill. kr til tilskuddsordningen for 2014 over kap. 1330, post 62 Belønningsordning sykkelveger. Midlene for 2014 og 2015 vil bli utlyst samtidig og tildelingen vil kunne bli sett i sammenheng.

Tilskuddsordningen vil bli utformet i tråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementets retningslinjer for bruk av øremerkede tilskudd til kommunesektoren. Samferdselsdepartementet tar sikte på å evaluere ordningen etter to virkeår.

### Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås bevilget 694,5 mill. kr i 2015, som er en økning på 178,4 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2014. Økningen er knyttet til oppstart av ny anbudsperiode på sambandet E39 Lavik – Oppedal i 2015. Videre vil det fra 1. mai 2015 bli satt inn ekstra ferjekapasitet i sambandene E39 Halså – Kanestrøm og E39 Molde – Vestnes. Dette vil gi økt frekvens og redusere andelen kjøretøy som ikke kommer med ferja på ønsket avgang i disse sambandene. Utover dette foreslås det i hovedsak å videreføre ferjetilbudet fra 2014. Det er besluttet at ferjesambandet Volda – Folkestad skal videreføres som riksvegsamband også etter åpningen av E39 Hjartåberga.

Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjer-takstene økes med gjennomsnittlig 4,1 pst., inkl. 0,8 pst. for å dekke reduserte inntekter som følge av økt rabattsats på storbrukerkort. Det foreslås i

Riksregulativ for ferjetakster å øke rabatten på storbrukerkort fra 30 pst. til 40 pst. Samtlige ferjefylker følger regulativet. Ved en takstøkning på 0,8 pst., i tillegg til ordinær takstøkning, er endringen forsøkt gjort slik at det ikke fører til økte utgifter for fylkeskommunene og staten.

Anbudskontrakt for ferjesambandet rv 19 Moss – Horten for perioden 2017–2026 er lyst ut med krav om seks ferjer og NO<sub>x</sub>-utslipp i henhold til Tier III som stiller strenge krav om lavt NO<sub>x</sub>-utslipp. I sambandet vil det bli lagt opp til en løsning der trafikantene kan betale med AutoPASS-brikke. Kriterier for valg av tilbud er ferjenes energi- og miljøeffektivitet og laveste pris for de reisende.

Det skal innføres betaling med AutoPASS-brikke i riksvegferjedriften. Dette vil lette trafikkavviklingen og gjøre betalingen enklere. I den forbindelse er det utarbeidet et nytt AutoPASS-regulativ som bl.a. innebærer bortfall av passasjerbetaling, og med like mange kjøretøylengdegrupper som i gjeldende Riksregulativ for ferjetakster.

I gjeldende Riksregulativ for ferjetakster er elbil gratis, men fører og passasjer betaler passasjertakst. Trafikantene kan alternativt takseres som motorsykkel i de tilfeller dette gir lavere takst. Ved innføring av betaling med AutoPASS-brikke i ferjedriften faller passasjerbetaling bort og taksten for elbil settes derfor lik taksten for motorsykkel. Elbilfordelen settes slik at den ikke endres vesentlig som følge av at passasjertakstene bortfaller. Elbilfordelen vil bli vurdert i forbindelse med en helhetlig gjennomgang av elbilfordelene som oppfølging av klimaforliket.

For øvrig er bestemmelsene fra det ordinære riksregulativet videreført. Det er kun gjort endringer som er nødvendige for å tilpasse regulativet til en AutoPASS-løsning, og takstene er forsøkt gjort provenynøytrale.

Det nye AutoPASS-regulativet for ferjetakster har vært på høring. Alle høringsinstansene er positive til å innføre betaling med AutoPASS-brikke. Slik betaling vil i første omgang bli innført ved oppstart av nye riksvegferjekontrakter.

Antall uønskede hendelser i innenriks ferjedrift har økt, bl.a. påkjørsler av ferjekai og grunnstøting. For å høyne sikkerheten ytterligere har Statens vegvesen derfor endret kravene i kontraktene noe, bl.a. er krav i konkurransegrunnlagene og håndtering av sikkerhet gjennom hele kontraktsoppfølgingen endret. Dette arbeidet er gjort i samarbeid med Det norske Veritas og i dialog med Sjøfartsdirektoratet, næringen og mannskapsorganisasjonene. Statens vegvesen følger utviklingen nøye, og vil om nødvendig kreve ytterligere tiltak.

Over halvparten av riksvegferjesambandene skal lyses ut i 2014 og 2015. Regjeringen har som mål å ta i bruk og videreutvikle ny lav- og nullutslippsteknologi. Staten har i lang tid brukt riksvegferjedriften for å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime virksomheten. Verdens første gassdrevne passasjerfartøy var en riksvegferje. Videre vil verdens første 100 pst. batteridrevne bilferje bli satt i drift på sambandet E39 Lavik – Oppedal fra januar 2015. Sistnevnte er et

resultat av en statlig utviklingskontrakt. I de senere riksvegferjeutlysningene er klima og energieffektivitet i tillegg til pris benyttet som vurderingskriterium ved valg av tilbyder.

### Virkninger av budsjettforslaget

Tabell 5.7 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2015 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksvegnettet.

Tabell 5.7 Endringer i infrastrukturstandard med budsjettforslaget for 2015

	Forslag 2015
Antall km vegnett utbedret med gul midtstripe	23
Antall km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	7
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veger	26
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	37
Antall km kollektivfelt bygd	1
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	45

I 2015 legges det opp til å fullføre utbedring eller utvidelse av bredden på 23 km veg slik at gul midtstripe kan etableres. Ved utgangen av 2015 mangler fortsatt om lag 1 625 km av riksvegnettet gul midtstripe.

Bygging av midtrekkverk er prioritert. På riksvegnettet er det i 2015 planlagt å bygge midtrekkverk på 26 km to- og trefelts veg og åpning av 7 km firefelts veg med midtrekkverk. Pr. 1. januar 2016 ventes 290 km av riksvegnettet å ha midt-

rekkverk på to- og trefelts veger, og 609 km av riksvegnettet ventes å ha firefelts veg.

I 2015 er det lagt opp til å fullføre 37 km gang- og sykkelveganlegg og av dette er 7 km i byer og tettsteder.

Det legges opp til å oppgradere 45 holdeplasser langs riksvegnettet i 2015.

Oppfølging av målene i målstrukturen i Nasjonal transportplan 2014–2023 er nærmere omtalt i Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde.

## Kap. 4320 Statens vegvesen

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Salgsinntekter m.m.	217 902	172 400	178 089
02	Diverse gebyrer	412 996	317 500	350 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	133 421	32 900	100 000
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	964		
16	Refusjon av foreldrepenger	44 434		
17	Refusjon lærlinger	331		
18	Refusjon av sykepenger	70 287		
	Sum kap. 4320	880 335	522 800	628 089

### Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 178,1 mill. kr i 2015. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er salg av oppslag i Autosys og salg av kjennemerker.

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

### Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 350,0 mill. kr i 2015. De gebyrbelagte tjenestene omfatter praktiske og teoretiske førerprøver, førerkort-utstedelser, bilde til førerkort, utstedelser av dagsprøvekjennermerker, utstedelse av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåfører,

utlevering av inndratte kjennemerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av internasjonale fellesskapslisenser. 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 100,0 mill. kr. Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøy har påført bl.a. vegutstyr, og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og vil variere fra år til år. Det er derfor vanskelig å fastsette inntektskravet i budsjettet.

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

## Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
90	Avdrag på lån	25 000	25 000	25 000
	Sum kap. 4322	25 000	25 000	25 000

### Post 90 Avdrag på lån

Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005. Bompengeneinnkrevingen startet 1. juli 2005. Utbyggingen ble finansiert med statlige lån. Sverige og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 494,4 og 520,9 mill. norske kroner ved utløpet av 2013. Bompengeselskapet har inngått fastrenteavtale for hele det norske lånet fram til og med 2016.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevingen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2015 vil være om lag 80 mill. kr. Av dette vil 25 mill. kr gå til avdrag på lån i henhold til nedbetalingsplan i fastrenteavtalen.

## Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
80	Renter	15 845	30 000	29 000
	Sum kap. 5624	15 845	30 000	29 000

### Post 80 Renter

Swinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er budsjettet med 29 mill. kr i renter i 2015. For 2013 ble 16,1 mill. kr i renter betalt inn først i januar 2014, og er derfor regnskapsført i 2014, jf. Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014*.

### Andre saker

#### Utbyggingsselskapet

Det vises til omtale av Utbyggingsselskapet i Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde.

#### OPS i transportsektoren

Regjeringen mener Offentlig-privat samarbeid (OPS) kan være en hensiktsmessig organisering av utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastruktur. Det innebærer at en privat aktør får ansvar for gjennomføringen av utbygging, drift og vedlikehold, og får betalt for dette i henhold til kontrakt med staten. En slik organisering kan utløse tekniske løsninger og byggemetoder som er mer kostnadseffektive i et levetidsperspektiv og kan dermed gi mer veg for pengene. I første omgang vil Samferdselsdepartementet be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter.

Prosjektene som skal gjennomføres som OPS-prosjekter, er:

- E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms. Prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023 med midler til anleggsstart i siste seksårsperiode og omfatter utbygging av en strekning på 81 km, for en stor del i ny trasé. Kostnaden for prosjektet er i Nasjonal transportplan 2014–2023 anslått til 2,8 mrd. kr og den samfunnsøkonomiske nytten til 50 mill. kr. Regjeringen legger til grunn at utbyggingen skal skje som ett samlet prosjekt.
- Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark. Prosjektet omfatter bygging av om lag 16,5 km firefelts veg og om lag 9,5 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Kostnaden er anslått til 4,1 mrd. kr og den samfunnsøkonomiske nettoytten til om lag 3,5 mrd. kr. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det prioritert midler til anleggsstart på prosjektet rv 3 Ommangsvollen – Grundset i første fireårsperiode, inkludert ny

rv 25 fra kryss med rv 3 ved Åkroken til Basthjørnet.

- Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det prioritert midler til anleggsstart på prosjektet i første fireårsperiode. Kostnaden er anslått til 7,3 mrd. kr og den samfunnsøkonomiske nettoytten til 820 mill. kr. Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru og firefelts veg på begge sider.

Prosjektene er valgt ut fordi disse har karakteristikk som gjør at de vil egne seg for utbygging ved bruk av OPS. Samtidig har alle prosjektene positiv samfunnsøkonomisk nytte. De tre prosjektene har kommet ulikt i planleggingen og vil således være klare til utlysning og gjennomføring til ulik tid. En sentral forutsetning fra regjeringen vil være at beslutningen om å gjennomføre utbyggingene gjennom OPS ikke skal føre til at prosjektene blir åpnet for trafikk på et seinere tidspunkt enn ved tradisjonell prosjektgjennomføring.

Regjeringen vil i tillegg vurdere å sette i gang et prosjekt som er vesentlig større enn de tre foreslåtte prosjektene. Dette vil være viktig for å skaffe erfaringsgrunnlag for videre vurderinger knyttet til hvilke typer og hvor store prosjekter OPS som gjennomføringsstrategi, egner seg for.

Det arbeides med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren. Departementet vil komme tilbake til Stortinget til dette på egnet måte.

#### Omorganisering av bompengesektoren

I Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* varslet regjeringen en omorganisering av bompengesektoren. Det tas sikte på at et fåtall bompengeselskap får ansvaret for innkrevningen av bompenger i Norge. Det overordnede målet for bompengeselskapene er å sørge for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompenginnkreving og gode finansieringsvilkår. Brukervennlighet skal være sentralt for innretningen på bompenginnkrevningen. Det må også tilrettelegges for myndighetenes oppfølging og kontroll med bruken av bompengemidlene.

I de videre vurderingene er det naturlig å ta utgangspunkt i hvilke oppgaver de ulike aktørene har i dag, og hvordan oppgavene bør løses mer effektivt i framtiden. Eierskap og styringsstruktur er blant aspektene som må utredes og vurderes i det videre arbeidet fram mot etablering av den nye organiseringen.

De fleste av dagens bompengeselskap er både operatør (krever inn bompenger) og utsteder (betalingsformidler via brikke). I Prop. 97 S (2013–2014) ble det avklart at utstederrollen skulle skilles ut rent organisatorisk, men at innretningen på utstederfunksjonen må vurderes nærmere. Det videre arbeidet med utskilling av utstederfunksjonen må vurderes i lys av omorganiseringen av bompengesektoren for øvrig.

#### Betaling av bompenger og distribusjon av brikker på servicestasjoner

Bomstasjoner i Norge er automatiske der bilfører ikke skal stoppe for å betale ved passering. Brukere med AutoPASS-brikke betaler periodisk faktura/avtalegiro. For trafikanter uten AutoPASS-brikke er standardløsningen at det blir tatt bilde av kjøretøyets kjennemerke som kontrolleres mot motorvognregisteret, og bileier får tilsendt faktura uten ekstra gebyr. I tillegg finnes enkelte tilleggs løsninger for de som aktivt velger det: Betale kontant på servicestasjon (ofte bensinstasjon), betaling med kort via bompengeselskapets nettside eller sms eller den såkalte turistløsningen, som innebærer forskuddsbetaling med kredittkort.

Til nå har ordningen med servicestasjoner fungert slik at alle stasjonene mottar kontant betaling for bompenger. Kun noen av servicestasjonene distribuerer brikker. Ordningen har imidlertid vist seg å være svært dyr, den fører til feilbehandlinger (brukere får faktura tilsendt selv om passering er betalt kontant), ordningen har få brukere og det er vanskelig å få tilbydere til tjenesten. Rent personvernmessig vurderes ikke betaling på servicestasjoner som en bedre løsning enn betaling av faktura.

Samferdselsdepartementet har derfor besluttet at ordningen med betaling på servicestasjoner avvikles. Kravet til kontant betaling i finansavtaleloven mener departementet ivaretas ved at brukerne kan betale fakturerte bompengekrav kontant på bompengeselskapets kontor eller i bank/post i butikk. Ved kontant betaling i bank/post i butikk vil det legges til rette for at brukeren får refundert et eventuelt gebyr. Vegdirektoratet følger opp dette overfor bompengeselskapene. Bompengeselskapene må også opplyse kundene om endringene som avviklingen av servicestasjonene medfører, på egnet måte. Den nye ordningen ventes å redusere kostnadene knyttet til kontant betaling. Ordningen skal vurderes etter at den har vært i drift i ett år.

Ordningen med distribusjon av AutoPASS-brikker på servicestasjoner fases ut. Brikker vil kunne bestilles fra bompengeselskapet (internett eller telefon). Det blir også arbeidet med supplerende løsninger i forbindelse med at det legges til rette for obligatorisk brikke for tunge kjøretøy. Statens vegvesen får, i samarbeid med bompengeselskapene, ansvar for å følge opp med fast eller midlertidig fysisk distribusjon av brikker der det anses som hensiktsmessig for nye brikkebrukere, ved f.eks. oppstart av innkreving i nye prosjekter eller i områder nær større eller mange prosjekter. Vegdirektoratet skal følge opp dette overfor bompengeselskapene og sørge for at informasjonen til brukerne om hvordan de skaffer seg brikke blir oversiktlig og lett tilgjengelig. Rammeverket for effektiv og brukervennlig brikkedistribusjon vil også bli fulgt opp i arbeidet med omorganisering av sektoren.

#### Autosys

Statens vegvesen arbeider med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret – Autosys. Eksisterende system er utdatert både teknisk og funksjonelt og må erstattes.

Samferdselsdepartementet har redegjort for forsinkelse og økte kostnader i prosjektet, samt videre arbeid herunder kvalitetssikring av prosjektet, senest i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*.

Siste funksjon for førerkort ble ferdig 1. september 2014. Alle funksjoner i dagens system på førerkortområdet er erstattet. Det gjenstår å erstatte funksjonalitet i dagens system innenfor kjøretøyområdet, samt videreutvikle selvbetjeningsløsninger innenfor både førerkort- og kjøretøyområdet.

Som redegjort for bl.a. i Prop. 97 S (2013–2014) er det satt i gang arbeid med en revidert ekstern kvalitetssikring av prosjektet for å vurdere bl.a. prosjektledelse, kontraktsstrategi og kostnadsramme. Det har derfor i 2014 vært arbeidet med å gjøre ferdig nødvendig dokumentasjon til KS2-prosessen knyttet til resterende deler av prosjektet, deriblant revidering av sentralt styringsdokument.

I 2015 foreslås 40 mill. kr hovedsakelig til mulig planlegging av de neste leveransene og til kvalitetssikring.

Statens vegvesen utarbeider grunnlagsmaterialet for å kunne vurdere videre leveranser i prosjektet. Statens vegvesen tar sikte på å ferdigstille dette materialet innen utgangen av 2014. Ekstern kvalitetssikrer skal i 2015 foreta en uavhengig vur-

dering av dokumentasjon og anbefalinger fra Statens vegvesen. Dette arbeidet omfatter også en vurdering av forslag til reviderte kostnads- og styringsrammer for gjenstående arbeid og totalprosjektet.

Departementet tar sikte på å legge saken fram for Stortinget i Prop. 1 S (2015–2016).

#### AutoPASS Grindgut

AutoPASS Grindgut er en ny IKT-løsning for bompengeinnkrevningen som skal erstatte dagens sentralsystem der dagens leieavtale utløper i 2016. Sentralsystemet er det administrative systemet bomselskapene benytter for å kreve inn bompenger. Systemet håndterer i dag nær 500 mill. årlige passeringer i bomstasjoner, og skal sikre at bomavgiften kreves inn til rett pris og med riktig rabatt. I tillegg fordeler sentralsystemet inntektene fra alle bompaseringene til riktig bompenge-selskap.

Et slikt system er komplekst. Løsningsbeskrivelse er godkjent, og nå utvikles systemet. Løsningen skal etter planen overleveres mot slutten av 2015. Det er flere usikkerhetsmomenter knyttet til prosjektet, og det følges tett opp av Statens vegvesen. Kostnadsrammen for prosjektet er om lag 500 mill. kr. Prosjektet finansieres med bompenger.

#### Forsterket midtoppmerking

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Fresingen skal gi vibrasjoner i kjøretøyet og dermed redusere sannsynligheten for at kjøretøyet kommer over i motgående kjørebane. Rumleriller er en av disse metodene. Undersøkelser viser at etablering av forsterket midtoppmerking gir en betydelig trafiksikkerhetsgevinst.

Forsterket midtoppmerking kan etableres på alle nye veger som ikke er møtefrie, der fartsgrensen settes til 80 km/t eller 90 km/t og asfaltert vegbredde er 8,5 meter eller mer.

Statens vegvesen har utarbeidet retningslinjer for bruk av forsterket midtoppmerking på eksisterende veger. Retningslinjene innebærer at forsterket midtoppmerking skal vurderes etablert på eksisterende veger som ikke er møtefrie, har fartsgrense 70 km/t og høyere og asfaltert bredde på minimum 7,5 m. Vurderingene skal bl.a. sikre at hensynet til gående og syklende er tilstrekkelig ivaretatt.

Dersom vegbredden er tilstrekkelig, kan forsterket midtoppmerking etableres uten omfattende planlegging og med begrensede kostnader, primært i forbindelse med reasfaltering. Statens vegvesen vil derfor kartlegge hvilke strekninger på riksvegnettet som tilfredsstillende retningslinjenes krav til etablering av forsterket midtoppmerking. Det legges opp til at disse strekningene får forsterket midtoppmerking i løpet av en femårsperiode (2015–2019).

#### Kostnader til innføring av obligatorisk brikke

Vegtrafikkloven åpner for at det kan fastsettes en forskrift som pålegger bruk av elektronisk bompengebrikke i tunge kjøretøy over 3 500 kg, jf. Prop. 80 L (2012–2013) *Endringer i vegtrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy)*. Et forslag til forskrift har vært på høring, og det tas sikte på å fastsette den høsten 2014. Det blir også arbeidet med tekniske løsninger for ordningen, informasjonsopplegg til brukerne og et kontrollsystem med sikte på at ordningen kan settes i kraft fra 1. januar 2015.

Det er ventet at ordningen vil redusere bompenge-selskapenes administrasjonskostnader, gi økte bompengeinntekter og bidra til bedre konkurransevilkår for transportnæringen. Ettersom kostnadene knyttet til å få på plass tekniske løsninger for å tegne avtale og informasjonsopplegget om ordningen er knyttet til innkrevningen av bompenger, legger Samferdselsdepartementet til grunn at disse kostnadene dekkes med bompenger. Utvikling og gjennomføring av kontrollvirksomhet er myndighetsoppgaver. Kostnadene til dette vil inngå i Statens vegvesens kontroll av tunge kjøretøy som dekkes over post 23.

#### Kompetanse og kapasitet

Statens vegvesen har som mål å ha riktig kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. De siste årene har bemanningen i Statens vegvesen økt på grunn av et høyere aktivitetsnivå. Antall hele stillinger i Statens vegvesen pr. 31. desember økte fra 6 420 i 2012 til 6 856 i 2013. Statens vegvesen vil analysere nærmere hvilke planleggings- og byggherreoppgaver som det er lønnsomt å gjøre i egen regi, og hvilke oppgaver som skal utføres av eksterne.

På grunn av aldersprofilen i Statens vegvesen vil flere gå av med pensjon. Videre har de som slutter i etaten også viktig kompetanse. Dette gjør det nødvendig å ansette nye og utvikle deres kom-

petanse innenfor kjerneområdene planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. Etaten har utarbeidet en strategisk kompetanseplan for perioden 2014–2017. Planen er et verktøy som skal gi etaten forutsigbarhet med hensyn til hva som er behovet for framtidig kompetanse og kapasitet. Forutsigbarheten bidrar til at Statens vegvesen fleksibelt kan benytte kompetanse og kapasitet i etaten både innad og på tvers av regionene.

Statens vegvesen vil utvikle og dreie kompetansen sterkere mot kjerneområdene. Dette gjøres både gjennom intern opplæring og i samarbeid med eksterne institusjoner som NTNU.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet vil det i takt med utviklingen av digitaliserte tjenester og selvbetjeningsløsninger være et behov for å dreie kapasitet og kompetanse. Trafikant- og kjøretøystudiet ivaretar kompetanseutvikling for etatens medarbeidere på dette området.

I 2015 skal Statens vegvesen styrke samarbeidet med andre statsetater der det er felles opplærings- og kompetanseutviklingsbehov.

I 2013 ble det kjøpt eksterne tjenester for om lag 3,2 mrd. kr. Av dette var 83 pst. knyttet direkte

til kjerneoppgavene i Statens vegvesen, bl.a. planlegging og utbygging av veger, drift og vedlikehold, forvaltningsoppgaver og trafikant- og kjøretøyoppgaver. De resterende 17 pst. gikk til ulike støttefunksjoner.

Til planlegging og byggherreoppgaver ble det kjøpt tjenester for om lag 2,3 mrd. kr. Kjøp av tjenester innenfor dette området er knyttet til behovet for kapasitet, og dermed avgjørende for omsetning av bevilgningen til Statens vegvesen. Det planlegges for å kunne gjennomføre investeringsprosjekter som ligger i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Til støttefunksjoner som IKT, ledelse og styring, organisasjonsutvikling, forvaltning av eiendommer og kompetanseutvikling ble det kjøpt tjenester for om lag 550 mill. kr i 2013. Om lag 150 mill. kr av disse kostnadene er knyttet til utviklingen av Autosys.

Tabell 5.8 viser utviklingen i kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen, og fordelingen mellom kjerneoppgavene inkl. planlegging og byggherre, samt støttefunksjoner.

Tabell 5.8 Kjøp av eksterne tjenester i Statens vegvesen

År	Totalt	Planlegging og byggherre	Løpende mill. kr	
			Øvrige kjerneoppgaver	Støttefunksjoner
2006	1 250	650	350	250
2007	1 350	700	250	400
2008	1 300	700	300	300
2009	1 600	1 000	300	300
2010	1 800	1 200	250	350
2011	2 200	1 500	300	400
2012	2 700	1 800	350	550
2013	3 200	2 300	350	550

#### Samfunnssikkerhet

Det er et overordnet mål for samfunnssikkerhetsarbeidet å forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. Statens vegvesen skal under alle typer kriser i størst mulig grad sikre samfunnets behov for transport ved å sikre framkommelighet på vegnettet og tilgang til Statens vegvesens nasjonale registerdata. Videre skal Statens vegvesen arbeide for en samordnet styring i egen etat og mot andre myndig-

hetsområder. Statens vegvesens samfunnssikkerhetsarbeid omfatter arbeid med forebyggende sikkerhet, beredskapsplanlegging og håndtering av konkrete hendelser på riksvegnettet.

Statens vegvesen samarbeider med andre virksomheter for å forebygge og styrke beredskapen ved uønskede hendelser, bl.a. gjennom en nasjonal og landsdekkende skredvarsling. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Norges vassdrags- og energidirektorat samarbeider om FOU-prosjektet «Naturfare, infrastruktur, flom og skred – NIFS».



Dette er et fireårig prosjekt som skal fullføres i 2015, der målet er et tryggere samfunn med mer robust infrastruktur, trygg bebyggelse, trygg samferdsel og god skred- og flomvarsling.

Oppgradering til nye typer reservebrumateriell videreføres i 2015, og vil pågå i flere år framover. Dette omfatter anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer og oppgradering av lagrene, og er del av et samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Forsvaret og det svenske Trafikverket.

Fylkeskommunene har ansvar for å følge opp hendelser på fylkesveg. Beredskap og krisehåndtering på fylkesvegnettet ivaretas av Statens vegvesen på grunnlag av avtaler inngått mellom fylkeskommunene og regionvegsjefene. Fylkeskommunene og Statens vegvesen har evaluert avtalene. Ev. tiltak for å forbedre disse prioriteres i 2015.

Statens vegvesen vil delta i to fullskalaøvelser i 2015: HabourEx15 og Barents Rescue 15. Dette vil bidra til å styrke samordning og samarbeid mellom etater, fylkesmenn, kommuner, og regionale og lokale nødetater. I tillegg vil det bli gjennomført etableringsøvelser av krisestabene og interne samhandlingsøvelser. Det er lagt opp til at fylkeskommunene deltar i opplæring og øvelser.

Statens vegvesen deltar også i prosjekter initiert av Samferdselsdepartementet for å sikre kartlegging og sikring av samfunnskritisk infrastruktur og styrke etatens beredskap overfor store nasjonale kriser som rammer på tvers av sektorer og myndighetsområder.

### Forskning og utvikling

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

Totalt foreslås det 100 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester i 2015, fordelt på postene 23 og 30 på kap. 1320.

Statens vegvesen vil i tillegg bruke om lag 65 mill. kr i egeninnsats til forskning, oppfølging og gjennomføring av FoU-kontrakter med forskningsinstitutt, universiteter og høyskoler.

I 2015 arbeides det på følgende områder gjennom pågående etatsprogram:

- bestandighet av materialer, særlig knyttet til tunneler og bruer

- håndtering av vann på og langs vegen med hovedvekt på å implementere vannforskriften
- sårbarhet av infrastruktur knyttet til naturskade som skred og flom
- smartere vegtrafikk med ITS (intelligente transportsystemer) med vekt på krav i EUs ITS-direktiv og utnyttelse av kooperative systemer
- trafikksikkerhet med vekt på potensialstudier for ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde
- lavere energibruk i Statens vegvesen
- vinterdrift
- vegplanlegging og utforming av trafikksikkert terrenget langs vegen
- kartlegging av utslipp og virkemidler mot klimagasser og andre avgassutslipp fra kjøretøy
- tiltak for å endre transportmiddelfordeling i byområder.

Statens vegvesen deltar i flere programmer i Norges forskningsråd. I 2015 skal det etter planen startes et nytt stort transportforskningsprogram. Statens vegvesen har bidratt til grunnlaget for dette og vil på ulike måter bidra i den videre utviklingen og gjennomføringen av programmet.

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

Ut over Statens vegvesens ordinære FoU-virkosomhet vil det i de nærmeste årene være behov for en omfattende forskningsvirksomhet knyttet til utviklingen av Ferjefri E39. I dette prosjektet vil det ved siden av forskning på de ulike løsningene for fjordkryssingene, være behov for forskning innen fagområder som samfunnsutvikling, gjennomføringsstrategier, energiutvinning og -utnyttelse. På bakgrunn av kartlagte forskningsbehov innen de tekniske fagområdene er det i 2014 initiert flere doktorgradsstudier innen konstruksjon og energifangst. I 2015 vil det bli initiert ytterligere doktorgradsstudier. Samtidig vil det bli satt i gang mer kortvarige forskningsprosjekter innenfor de mest kritiske utfordringene som er ulike elementer innenfor de mest krevende fjordkrys-

singene. Dette vil bidra til å utvikle Norge som teknologinasjon.

Statens vegvesen vil styrke sitt utviklingsarbeid ved å etablere et innovasjonsprogram i 2015. Innovasjonsprogrammet er i første omgang et internt program, men målet er å utvide det til også å omfatte eksterne samarbeidsparter.

#### Hvileplasser for tungtransporten

For å kunne utvikle tungtransporten på en effektiv og sikker måte er det viktig å legge til rette for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan overholdes. Dette ivaretas bl.a. gjennom døgnhvileplasser for tungtransporten.

Det er for få døgnhvileplasser langs norske veier, og ikke alle har tilfredsstillende kvalitet ut fra de krav som er stilt til slike plasser.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til å bygge 35 døgnhvileplasser i løpet av hele tiårsperioden. Ved behandling av stortingsmeldingen uttalte et flertall i transport- og kommunikasjonskomitéen at målet om å bygge 35 døgnhvileplasser i tiårsperioden er for lavt, og at antallet bør økes til om lag 80, bl.a. ved å legge til rette for samarbeid mellom det offentlige og private aktører, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Statens vegvesen har forsøkt å etablere flere døgnhvileplasser gjennom direkte forhandlinger om mindre tilskudd til eiere av servicetilbud langs riksvegnettet. En slik løsning har vist seg vanskelig å få til i praksis. Etaten har utarbeidet et nytt opplegg der Statens vegvesen betaler en årlig leie for etablering og drift av private døgnhvileplasser. Denne tilnærmingen er prøvd ut, men viser seg å være forholdsvis kostnadskrevende. Løsningen der Statens vegvesen betaler et årlig bidrag vil likevel bli benyttet ved etableringer framover i tillegg til døgnhvileplasser som bygges og finansieres over Statens vegvesens investeringsbudsjett. Målet vil være å utvikle det nødvendige antall døgnhvileplasser innen 2024. Dette vil være i størrelsesorden 65–75 døgnhvileplasser. Regjeringen vil legge fram status i arbeidet med døgnhvileplasser og videre utbyggingsplaner ved neste rulling av Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet mener det kan være grunn for å gjennomgå kravene til døgnhvileplasser for å vurdere om disse er for rigide.

Samferdselsdepartementet har i 2014 initiert samarbeid med bensinstasjonsbransjen for å legge til rette for samarbeid rundt etablering av døgnhvileplasser. I tillegg er det oppnevnt en nasjonal koordinator for døgnhvileplasser i Vegdi-

rektoratet, som bl.a. vil lette bransjens kontakt med Statens vegvesen.

#### Trafikkdata

Trafikkdata danner grunnlaget for å prioritere ressurser i samferdselssektoren og er viktig for å dimensjonere vegnettet og ferjetilbudet og fastlegge innsatsen i drifts- og vedlikeholdskontraktene. Videre er trafikkdata grunnlag for planprosesser og utbedring av veier, operativ trafikkstyring, beregning av støy- og luftkvalitet og oppfølging av bymiljøavtaler.

Eksisterende løsninger er arbeidskrevende, og utstyret som blir benyttet, er utdatert. Ny løsning og nytt utstyr vil gi en mer effektiv innsamling av data med bedre kvalitet, samt gi en betydelig effektiviseringsgevinst i Statens vegvesen.

Nye registreringsstasjoner vil gi tilgjengelig data i sann tid. Løsningen vil også være et godt verktøy for å gi oversikt over trafikksituasjonen på vegnettet og for effektiv trafikkstyring.

Kostnadene til endringene og oppdateringene vil være om lag 300 mill. kr, fordelt på årene 2014–2018.

#### HMS i entreprisedriften

I perioden 2010–2013 var det i entreprisedriften flere alvorlige arbeidsulykker. Totalt mistet 16 personer livet i virksomhet for Statens vegvesen disse fire årene. Statens vegvesen har satt i verk en rekke tiltak med det formål å redusere antall arbeidsulykker. Det var ingen hardt skadde eller drepte i entreprisedriften første halvår 2014. Sprengningsulykken på Geilo 3. september 2014 kostet tre personer livet, og to personer ble fysisk skadet som følge av ulykken.

#### Nærmere om investeringsprogrammet

##### Investeringer på riksvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2015 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013) og tidligere budsjettvedtak.

Tabell 5.9 viser forslaget til investeringsprogram for 2015. Aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2015 og innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte prosjekter. Rasjonell anleggsdrift for vedtatte prosjekter prioriteres. Det legges likevel opp til anleggsstart eller forberedende arbeider på nye, store prosjekter i 2015.

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

Nedenfor redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveggrute i 2015 samt en omtale av de største byområdene.

Alle prosjekter med styringsramme 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 gjel-

dende 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  $\pm 10$  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.

Tabell 5.9 til 5.13 oppsummerer fordelingen av investeringsmidler i budsjettforslaget for 2015, fordelt på korridorer og ruter. Dersom Statens vegvesens handlingsprogram legges til grunn, vil oppfølging på prosjektnivå være som i tabellene.

## Samferdselsdepartementet

Tabell 5.9 Post 30 Riksveginvesteringer – investeringsprogram

Korridor/rute	Statlige midler										Ekstern finansiering				Totalt til investeringer i 2015		
	Handlingsprogram 2014-2017		Bevilget 2014		Forslag 2015		Sum 2014-2017		Sum 2014-2017		Anslag 2014		Anslag 2015			Sum 2014-2017	
	2014-2017		2014	2015	2014-2017	2014-2017	2014	2015	2014-2017	2014-2017	2014	2015	2014-2017	2014-2017		2014-2017	2014-2017
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	1 238	165,2	213,9	379,1	30,6	646	205,5	161,0	366,5	56,8	375						
E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger																	
2. Oslo – Ørje/Magnor	1 595	364,7	451,0	815,7	51,2	1 360	463,1	534,0	997,1	73,3	985						
E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo																	
E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	1 423	543,3	427,8	971,1	68,2	1 523	154,4	92,0	246,4	16,2	520						
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger																	
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger <sup>1</sup>	7 641	1 514,3	1 844,1	3 358,4	44,0	8 912	1 933,3	1 269,0	3 202,3	35,9	3 113						
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim																	
E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	5 246	984,8	1 159,0	2 143,8	40,9	6 286	72,0	276,2	348,2	5,5	1 435						
E39 Ålesund – Trondheim	1 116	323,5	269,1	592,6	53,1	24	3,3		3,3	13,9	269						
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	543	131,8	77,3	209,1	38,5	129	92,6	10,4	103	80,1	88						
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø																	
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	5 067	779,3	982,8	1 762,1	34,8	8 197	1 326,5	1 029,0	2 355,5	28,7	2 012						
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Bortlaug	1 211	481,1	227,5	708,6	58,5						228						
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger <sup>2</sup>	3 162	579,0	576,8	1 155,8	36,6	2 294	110,8	379,0	489,8	21,4	956						
6. Oslo Trondheim mer armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund																	
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger	10 115	1 894,9	2 588,8	4 483,7	44,3	9 107	4 357,6	2 544,6	6 902,2	75,8	5 133						
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	955	321,7	210,5	532,2	55,7	1 749					211						
Rv 15 Otta – Måløy	273	31,9	26,6	58,5	21,4						27						
E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	1 131	272,2	298,9	571,1	50,5	276	221,4	24,7	246,1	89,1	324						
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	168	37,9	35,3	73,2	43,5	21					35						
7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige																	
E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	3 545	370,0	421,2	791,2	22,3	2 190	103,9	351,0	454,9	20,8	772						
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland																	
E6 Fauske – Nordkjøbotn med tilknytninger	3 244	748,1	875,7	1 623,8	50,1	1 076	56,6	264,9	321,5	29,9	1 141						
E6 Nordkjøbotn – Kirkenes med tilknytninger <sup>3</sup>	2 937	661,9	683,4	1 345,3	45,8						683						
Sum rutefordelte midler	50 607	10 205,3	11 369,7	21 575,0	42,6	43 790	9 101,0	6 935,8	16 036,8	36,6	18 306						
Ikke rutefordelte midler, inkl. Nasjonale turistveger <sup>4</sup>	4 820	631,8	768,0	1 399,8	29,0						768						
Sum post 30	55 426,9	10 837,1	12 137,7	22 974,8	41,5	43 790	9 101,0	6 935,8	16 036,8	36,6	19 073						

<sup>1</sup> Ekskl. bidrag til post 35 Vegtbygging i Bjørnåvika.<sup>2</sup> Ekskl. post 36 E16 over Filefjell.<sup>3</sup> Ekskl. post 37 E6 vest for Alta.<sup>4</sup> Inkluderer også forutsatt bidrag til bymiljøavtaler

Tabell 5.10 Post 31 Skredsikring riksveger – investeringsprogram

Korridor/rute	Mill. 2015-kr										
	Statlige midler					Ekstern finansiering					
	Handlings- program 2014–2017	Bevilget 2014	Forslag 2015	Sum 2014–2017	Sum 2014–2017 1 % av HP	Handlings- program 2014–2017	Anslag 2014	Anslag 2015	Sum 2014–2017	Sum 2014–2017 1 % av HP	Totalt til investeringer i 2015
1. Oslo – Svinesund/Kornisjø											
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 – Stavaanger											
E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavaanger med tilknytninger	72										
4. Stavaanger – Bergen – Ålesund – Trondheim											
E39 Stavaanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger	72	67,9	22,5	90,4	125,5						23
E39 Ålesund – Trondheim											
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	870		190,0	190,0	21,9	134	60,0	60,0	44,9		250
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø											
E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger	370	230,5	136,0	366,5	98,9						136
Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug	40	4,1	35,0	39,1	97,5						35
E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	125	82,3	48,0	130,3	104,7						48
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	269	85,4	56,0	141,4	52,7	107	99,8	10,0	109,8	102,6	66
Rv 70 Oppdal – Kristiansund	288	247,0	5,0	252,0	87,4						5
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 – Nordkjøsbotten med tilknytninger	591	380,7	195,0	575,7	97,5						195
E6 Nordkjøsbotten – Kirkenes med tilknytninger	1 134	85,4	241,5	326,9	28,8						242
Sum post 31	3 830	1 183,4	929,0	2 112,4	55,2	241	99,8	70,0	169,8	70,5	999



## Byomtaler

*Bymiljøavtaler*

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

Gjennom rammeverket stilles det krav til byregionene før det er aktuelt for staten å inngå en bymiljøavtale. Kravene er bl.a. knyttet til styringsystem, arealplanlegging og en bærekraftig finansiering av aktuelle tiltak. Samferdselsdepartementet mener at Oslo/Akershus og Trondheim har kommet lengst i å oppfylle disse kravene. Det tas sikte på at oppstart av forhandlinger for disse byområdene høsten 2014. Departementet regner likevel med at pågående lokale prosesser i Bergen og Stavanger med videreføring av bypakker, arealplanlegging og lokal bompengefinansiering vil føre til at det relativt raskt blir aktuelt med forhandlinger om bymiljøavtaler også i disse regionene. Det vil ta litt lengre tid før det kan gjennomføres forhandlinger med de øvrige fem byregionene som er aktuelle for bymiljøavtaler, dvs. Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med å utarbeide et mandat for statens representant i forhandlingene med de aktuelle byområdene om bymiljøavtaler. Statens vegvesen vil representere staten i disse forhandlingene. Det vil bli utarbeidet et mandat for hver byregion som det skal forhandles med.

*Oslopakke 3*

Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Oslo-

pakke 3 har to hovedmål. Det ene er god framkommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Det andre hovedmålet er at forventet vekst i persontransport skal skje med kollektivtransport, gange 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 (2013–2014).

En stor del av tiltakene i Oslopakke 3 finansieres med bompenger. I tillegg finansieres Oslopakke 3 med statlige midler til riksvegnettet og kommunale og fylkeskommunale midler til lokale veg- og kollektivtiltak i Oslo og Akershus. I perioden 2015–2018 er det lagt opp til en bompengandelen på om lag 66 pst. av disponibel ramme (ekskl. jernbane). Hvis jernbaneinvesteringer inkluderes, blir bompengandelen 27 pst.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet og inngår som en del av Oslopakke 3. Utbygging av jernbanenettet finansieres av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene skjer i nært samarbeid med øvrige parter i Oslopakke 3 og kan ha flere finansieringskilder.

*Bruk av midler i 2013*

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2012–2013) ble det åpnet for at Fjellinjen AS kunne låne inntil 1,45 mrd. kr i 2013 for å kunne drive pågående anlegg rasjonelt og samtidig prioritere kollektivtrafikktiltak i henhold til målene for Oslopakke 3. Som følge av bl.a. forsinket framdrift på noen store prosjekter og en del tiltak innenfor programområdene, ble det reelle lånebehovet i 2013 lavere og endte på om lag 800 mill. kr.

For 2013 ble det bevilget om lag 1,8 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med 1,2 mrd. kr til store prosjekter og om lag 600 mill. kr til mindre tiltak innenfor programområdene. En stor del av midlene på riksveg ble brukt til å videreføre de to store prosjektene E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. Disse prosjektene skjermer nærmiljø for støy og luftforurensing og legger til rette for byutvikling og bidrar til økt trafikksikkerhet og framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper.

Våren 2013 var det anleggsstart på prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund. Vegen bygges som firefelts veg med midtrekkverk. Prosjektet vil gi økt trafikksikkerhet og framkommelighet på en strekning med store russtidsforsinkelser. Videre ble krysset på E18 ved Høvik bygd om i forbindelse med Jernbaneverkets ombygging av Høvik

stasjon. Innenfor programområdene ble flere prosjekter gjennomført for kollektivtrafikk, trafikk-sikkerhet, støyskjerming og gange og sykling.

Det ble bevilget om lag 1,4 mrd. kr til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2013. Av dette utgjorde bompenger om lag 1,2 mrd. kr og fylkeskommunale midler om lag 200 mill. kr. Midlene er bl.a. brukt til ombygging av fv 154 Nordbyveien i Ski, flere gang- og sykkelveger, trafikk-sikkerhetstiltak og kollektivtiltak som knutepunktutvikling, holdeplassoppgraderinger, innfartsparkeringsplasser og oppgradering av Kolsåsbanen. Åpning av stasjonene Haslum og Avløs var viktige milepæler i 2013.

Til lokale veg- og kollektivtrafikktiltak i Oslo var tilsvarende beløp 1,5 mrd. kr, hvorav bompenger utgjorde om lag 1,3 mrd. kr og kommunale midler rundt 190 mill. kr. Viktige tiltak i 2013 var oppgraderingen av Lambertseterbanen og anleggsstart på Lørenbanen, ferdigstilling av Ensjø T-banestasjon samt framkommelighetstiltak for trikk og buss.

Midler fra Oslopakke 3 til drift og mindre investeringer i kollektivtrafikken utgjorde om lag 25 pst. av netto bompenginntekter i 2013. Inkl. infrastrukturtiltak på T-bane og trikk og tiltak for kollektivtrafikk på veg, var kollektivandelen 58 pst. i 2013.

Ved inngangen til 2014 ble det i Oslopakke 3 overført om lag 1 400 mrd. kr fra 2013 og tidligere år (ekskl. jernbane). Av dette utgjorde bompenger om lag 900 mill. kr. Det er mest overførte midler innenfor programområder på riksveg (om lag 500 mill. kr) og lokale vegtiltak i Oslo og Akershus (om lag 500 mill. kr). Tilsvarende tall for store riksvegprosjekt er 200 mill. kr, mens det innenfor store kollektivtiltak og drift og småinvesteringer

til Ruter ble overført om lag 180 mill. kr. Viktige årsaker er forsinket framdrift på prosjektene på grunn av forsinkelser i planprosesser og kapasitetsutfordringer innen planlegging og byggherre. Andre årsaker er knyttet til grunnerverv og uforutsette problem som først er blitt avdekt under byggeprosessen.

#### *Resultatrapportering 2013*

Den positive utviklingen der kollektivtrafikken tar markedsandeler fra personbilene, fortsatte i 2013. Samlet for Oslo og Akershus økte antall kollektivreiser med 3,1 pst. sammenliknet med 2012, mens vegtrafikken (inkludert næringstrafikk) økte med 0,8 pst. som er om lag halvparten av befolkningsveksten. Totaltrafikken forbi bompunktene inkludert elbiler gikk ned med 0,4 pst. i 2013, samtidig som antall elbilpasseringer ble doblet. Det arbeides med nytt og bedre datagrunnlag for å registrere framkommelighet på vegnettet som vil bli rapportert neste år. Det ble tatt i bruk nærmere 9 km nye sykkelanlegg i Oslo og Akershus i 2013.

Registreringene for kollektivtrafikken viser at trikken kommer raskere fram og er mindre forsinket enn tidligere, mens det er mindre endringer for øvrige driftsarter. Det gjøres mange tiltak for å gjøre transportsystemet sikkert og universelt utformet. I 2013 ble det gjennomført tiltak på 137 stasjoner og holdeplasser i Oslo og Akershus. Samlet tilbudt kapasitet på kollektivtrafikken økte betydelig mer enn befolkningsveksten i 2013. Det ser ut til at kollektivtrafikantene setter pris på utviklingen. Brukertilfredsheten økte i 2013 og ligger nå på 95 pst. som er det høyeste nivået som er målt i Oslo og Akershus.



Tabell 5.14 Utvikling i indikatorene for Oslopakke 3 for 2012 og 2013

	Indikator	2012	2013	Endring 2012–13
<i>Mål: God framkommelighet</i>				
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet (km/t)	41	n/a	n/a
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush (km/t)			
	– Regionbuss	28,0	27,5	-1,8 pst.
	– Bybuss	17,8	17,8	0,0 pst.
	– Trikk	15,5	16,2	4,5 pst.
Gang og sykkel	Antall km nye sykkelanlegg			
	– Riksveg (Oslo og Akh)	2,5	3,0	3,0 km
	– Fylkesveg Akershus	3,2	2,1	2,1 km
	– Kommunal veg Oslo:	3,5	3,8	3,8 km
	– I alt:	9,2	8,9	8,9 km
<i>Mål: Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gange og sykling</i>				
Kollektivtrafikk (mill. reiser)	– Oslo	222	232	3,1 pst.
	– Akershus	73	77	3,0 pst.
	– Oslo og Akershus	295	309	3,1 pst.
Vegtrafikk (mill. kjøretøykm)	– Oslo	3644	3670	0,7 pst.
	– Akershus	5293	5335	0,8 pst.
	– Oslo og Akershus	8937	9005	0,8 pst.
Bompasseringer/døgn (ÅDT én retning)	Osloringen	244 084	243 281	-0,3 pst.
	Bærumsringen	68 091	67 775	-0,5 pst.
	Sum	312 175	311 056	-0,4 pst.
Reisemiddelfordeling på hverdager blant bosatte i Oslo og Akershus 15 år og eldre	Kollektiv	23 pst.	24 pst.	1 pst.poeng
	Gange	24 pst.	24 pst.	0 pst.
	Sykkel	4 pst.	4 pst.	0 pst.
	Bil	47 pst.	47 pst.	0 pst.
<i>Mål: Sikker og universelt utformet transportsystem</i>				
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	126	137	9 pst.
	Antall drepte	21	17	-19 pst.
Universell utforming	Antall holdeplasser og stasjoner oppgradert pr. år	128	135	135 hpl
<i>Mål: Attraktivt kollektivtilbud</i>				
Tilbudt kapasitet:	– Buss, T-bane og trikk (plasskm)	7 336	7 868	7 pst.
	– Tog (setekm):	3 053	3 505	15 pst.
Punktlighet	– T-bane	83 pst.	82 pst.	-1pst.poeng
	– Trikk	32 pst.	44 pst.	12 pst.poeng
	– Bybuss (utvalg)	50 pst.	56 pst.	6 pst.poeng
	– Tog	91 pst.	91 pst.	0 pst.poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		70 pst.	69 pst.	-1 pst.poeng
Brukertilfredshet kollektivtilbudet		91 pst.	95 pst.	4 pst.poeng
<i>Mål: Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet</i>				
Antall timer med overskridelser nasjonale mål NO <sub>2</sub>		154	181	18 pst.
Antall døgn overskridelser nasjonale mål PM <sub>10</sub>		39	72	85 pst.
Antall personer utsatt for støy > 38 dB fra riksveg		3 252	3 453	6,2 pst.
Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser		33 pst.	33 pst.	0 pst.poeng
Elbiler gjennom bomringen (ÅDT én retning)		2224	4 541	104 pst.

n/a: ikke tilgjengelige eller anvendbare data

For indikatorene Frekvens (kollektivtransport), Klimagassutslipp fra veitrafikken og Rushtidsvarighet er det ikke tilgjengelige eller anvendbare data

*Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2015–2018 for Oslopakke 3*

Det er lagt opp til en årlig rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 3 for perioden 2015–2018 ble lagt fram i mai 2014 og ble enstemmig vedtatt i Akershus fylkesting 16. juni 2014 og fikk bred tilslutning i den lokalpolitiske behandlingen i Oslo bystyre 18. juni 2014.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram er basert på prinsipper for porteføljestyring og tar utgangspunkt i målene for Oslopakke 3. Porteføljestyring innebærer at prioritering av tiltak i Oslopakke 3 skjer på grunnlag av flere kriterier som disponible midler, måloppnåelse, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Ut fra en samlet vurdering har Styringsgruppen foreslått følgende handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2015–2018:

Tabell 5.15 Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2015–2018

Handlingsprogram Oslopakke 3	2015			2016		2017		2018		Sum 2015–2018		
	Stat/ lokalt	Bom	Totalt	Stat/ lokalt	Bom	Stat/ lokalt	Bom	Stat/ lokalt	Bom	Stat/ lokalt	Bom	Totalt
<i>Riksveg</i>												
E18 Sydhavna	27	100	127	3	28	-	-	-	-	30	128	158
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	21	160	181	-	30	-	-	-	-	21	190	211
E16 Sandvika – Wøyen	93	267	360	309	340	329	422	287	546	1 018	1 575	2 593
E18 Lysaker – Asker	-	-	-	103	-	463	-	179	57	745	57	802
Programområder riksveg	114	102	216	194	142	94	150	94	150	496	544	1 040
Sum riksveg	322	774	1 096	644	615	886	572	560	753	2 412	2 714	5 126
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>												
Akershus	347	180	527	350	279	238	279	238	279	1 173	1 017	2 190
Oslo	302	247	549	310	279	310	279	310	279	1 232	1 084	2 316
Sum lokale vegtiltak	649	427	1 076	660	558	548	558	548	558	2 405	2 101	4 506
<i>Store kollektivtiltak</i>												
Lørenbanen	-	468	468	-	279	-	-	-	-	-	747	747
Kolsåsbanen	-	56	56	-	-	-	-	-	-	-	56	56
Store kollektivtiltak Oslo T-bane og trikk	-	518	518	-	476	-	495	-	495	-	1 984	1 984
Fornebubanen	-	11	11	-	10	-	-	-	158	-	179	179
Sum store kollektivtiltak	-	1 053	1 053	-	765	-	495	-	653	-	2 966	2 966
<i>Drift og mindre investeringer kollektivtrafikk</i>												
Akershus	-	359	359	-	378	-	378	-	378	-	1 493	1 493
Oslo	-	404	404	-	404	-	404	-	404	-	1 616	1 616
Sum drift og mindre investeringer	-	763	763	-	782	-	782	-	782	-	3 109	3 109
Sum Oslopakke 3	971	3 017	3 988	1 304	2 720	1 434	2 407	1 108	2 746	4 817	10 890	15 707

Samlet innebærer Styringsgruppens forslag til handlingsprogram at igangsatte og bundne tiltak fullfinansieres for rasjonell gjennomføring og at kollektivsatsingen og tiltak for gange og sykling samt trafiksikkerhet, miljø og universell utforming videreføres i perioden. Styringsgruppen mener dette gir et godt grunnlag for å nå målene for Oslopakke 3.

Basert på forutsetninger om statlige midler, bidrag fra lokale budsjett og økte takster i Revi-

dert avtale, har Styringsgruppen lagt til grunn en disponibel ramme for perioden 2015–2018 på om lag 14,0 mrd. 2015-kr (ekskl. jernbane), hvorav forventede bompenger er om lag 9,2 mrd. 2015-kr.

Planlagt aktivitetsnivå i perioden er høyere enn disponibel ramme, og innebærer derfor at det i perioden må tas opp om lag 2,2 mrd. 2015-kr i nye lån. Alle lånekostnadene er hensyntatt i handlingsprogrammet for 2015–2018. Gjeld nedbetales fortløpende i handlingsplanperioden. Akkumu-

lert gjeld ved utgangen av 2018 blir etter dette anslått til om lag 5,5 mrd. 2015-kr som er godt innenfor lånerammen fastsatt gjennom Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan 2014–2023.

#### *Foreslått bruk av midler i 2015*

For å sikre rasjonell framdrift for bl.a. E18 Bjørvikaprojektet, E18 Sydhavna, Lørenbanen, oppstart av E16 Sandvika – Wøyen og en videreføring av satsingen på drift av kollektivtransport og på programområdene, er det anslått et merbehov utover forventede bompenginntekter og bidrag fra statsbudsjettet og lokale budsjetter på om lag 800 mill. kr i 2015. Styringsgruppen har foreslått at dette finansieres ved opptak av nye lån.

Videre har styringsgruppen foreslått om lag 1,1 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med om lag 900 mill. kr til store prosjekter og om lag 200 mill. kr til planlegging og mindre tiltak innenfor programområdene som f eks kollektivfelt, sykkelveger og ombygging av farlige kryss.

Om lag 600 mill. kr er foreslått til lokale veg- og kollektivtiltak i Akershus i 2015. Av dette utgjør bompenger i underkant av 250 mill. kr og fylkeskommunale midler om lag 350 mill. kr. Kolsåsbanen gjenåpnes helt fram til Kolsås i oktober 2014. Det er satt av midler i 2015 til å slutfinansiere prosjektet.

Til lokale tiltak i Oslo er tilsvarende beløp 1,5 mrd. kr, hvorav bompenger utgjør om lag 1,2 mrd. kr og kommunale midler om lag 300 mill. kr. Viktige tiltak i 2015 vil være utbygging av Lørenbanen, oppgraderingen av trikke- og T-banenettet, og gjenstående deler av hovedsykkelvegnettet og tilrettelegge for gående.

Styringsgruppen har foreslått å sette av om lag 760 mill. kr fra Oslopakke 3 til styrket kollektivtilbud i 2015. I Akershus er midlene planlagt brukt til styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og Nesoddbåtene samt til å videreføre forenklet takst- og sonesystem. I Oslo er midlene planlagt brukt til styrket frekvens og kapasitet og mindre investeringer for trikk og T-bane.

Tabell 5.16 Forslag til budsjett 2015 for Oslopakke 3

	Stat/lokalt	Bom	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E18 Bjørvikaprojektet	67	145	212
E18 Sydhavna	27	100	127
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	21	160	181
E16 Sandvika – Wøyen	93	267	360
Programområder	114	102	216
Sum riksveg	322	774	1 096
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Akershus	347	180	527
Oslo	302	247	549
Sum lokal veg	649	427	1 076
<i>Store kollektivtiltak</i>			
Lørenbanen		468	468
Kolsåsbanen		56	56
Store kollektivtiltak Oslo T-bane og trikk		518	518
Fornebubanen		11	11
Sum store kollektivtiltak		1 053	1 053
<i>Drift og mindre investeringer kollektivtrafikk</i>			
Akershus		359	359
Oslo		404	404
Sum drift og mindre investeringer		763	763
Sum Oslopakke 3	971	3 017	3 988

*Forventet måloppnåelse av prioriteringer i Oslopakke 3 i 2015*

Den planlagte innsatsen på en rekke områder i 2015 mener styringsgruppen vil bidra til god måloppnåelse for Oslopakke 3. Rv 22 Fetsund – Lillestrøm er planlagt åpnet i 2015 og vil gi en trafikksikker og kapasitetssterk forbindelse og bedre tilbud for fotgjengere og syklister. Videre er også E18 Sydhavna planlagt ferdigstilt. Det vil gi en langt bedre adkomst for næringstrafikk til og fra havna. I tillegg inngår 1,6 km kollektivfelt og 1,7 km sykkelanlegg i prosjektet. Framkommeligheten for syklende og gående bedres også andre steder som følge av realisering av manglende lenker i hovedsykkelvegnettet og andre gang og sykkeltiltak.

Det er planlagt flere framkommelighetstiltak for buss og trikk og oppgradering av flere strekninger på T-bane og trikkenettet i 2015. Dette vil sammen med midler til styrket drift av kollektivtrafikken, bidra til mer attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud.

Innenfor programområdene finansieres en del målrettede tiltak for trafikksikkerhet og universell utforming på ulike deler av transportsystemet. Eksempler på tiltak er ombygging av farlige kryss og bygging av høystandard holdeplasser og stasjoner. Det er satt av midler til å starte anskaffelsesprosessen for nye trikker som skal tilfredsstille krav til sikkerhet og universell utforming. Det legges vekt på gode løsninger for trafikksikkerhet og tilgjengelighet i alle store og små tiltak i Oslopakke 3.

*Samferdselsdepartementets vurdering*

I Nasjonal transportplan 2014–2023 ble den reviderte avtalen for Oslopakke 3 fra 2012 lagt til grunn for det videre arbeidet med pakken. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for perioden 2015–2018 og forslag til budsjett for 2015 bygger på den reviderte avtalen. Samferdselsdepartementet stiller seg bak forslaget. Den forutsatte lånerammen i revidert avtale er også lagt til grunn for videre arbeid og langsiktig porteføljestyling i Oslopakke 3. For å sikre rasjonell framdrift for bl.a. E18 Bjørvikaprojektet, E18 Sydhavna, videre utbygging av Lørenbanen, oppstart av E16 Sandvika – Wøyen og en videreføring av satsingen på drift av kollektivtransport og på programområdene, foreslår departementet at Fjellinjen AS får ta opp lån på 800 mill.kr i 2015, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette ligger innenfor lånerammen som er lagt til grunn i Nasjonal trans-

portplan 2014–2023. Lånet kommer i tillegg til de lån som Stortinget tidligere er gitt fullmakt til å ta opp.

I tillegg foreslås det 25 mill. kr som statlig tilskudd til planlegging av Forneubanen. Det er en forutsetning for et slikt statlig tilskudd at det blir inngått en helhetlig bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Det legges derfor til grunn for bevilgningsforslaget at midlene først vil utbetales etter at det er inngått en bymiljøavtale med Oslo og Akershus. Se nærmere omtale under kap. 1330

Følgende store jernbaneprosjekter inngår i Oslopakke 3-området i 2015: Programområdet bedre togtilbud i Østlandsområdet, ekstraordinær fornying i Osloområdet (Oslo-prosjektet), og nytt dobbeltspor Oslo-Ski. Dessuten gjennomføres det noen mindre tiltak under de øvrige programområdene, særlig kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter. I 2015 prioriteres rasjonell oppstart av hovedarbeidene på nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen), gjennomføring av tiltak for bedre togtilbud i Østlandsområdet som realiseres i desember 2014, og avslutning av Oslo-prosjektet. Det vises til nærmere omtale under kap. 1350 Jernbaneverket.

*Bymiljøavtale*

Samferdselsdepartementet tar sikte på å starte forhandlinger med Oslo og Akershus om bymiljøavtale høsten 2014. Hvis det blir enighet, kan en bymiljøavtale gjelde fra 2015. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med resultatet av forhandlingene. Det vil kunne forhandles om midler til programområdetiltak på riksveg.

Departementet foreslår å bevilge 25 mill. kr til planlegging av Forneubanen. En forutsetning for at midlene skal bli utbetalt, er at det inngås en bymiljøavtale med Oslo og Akershus som gjelder fra 2015. Det vises til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oslo og Akershus har avtale om belønningsmidler for perioden 2013–2016. Hvis det inngås en bymiljøavtale, kan belønningsordningen innlemmes i bymiljøavtalene. Det forutsettes imidlertid at avtalte belønningsmidler for 2015 og 2016 vil bli utbetalt ved resultatoppnåelse, uavhengig av om det inngås en bymiljøavtale eller ikke.

*Nord-Jærenpakken*

Innkrevningen av bompenger startet i 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn en bompengerperiode på 10 år, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99). Finansieringen er basert på bompenger, statlige,

fylkeskommunale og kommunale midler. Prioriteringene i Nord-Jærenpakken er blitt avklart gjennom handlingsprogram og årsbudsjett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004–2005) ga Stortinget sin tilslutning til endringer i bompengereordningen ved at takstene ble økt, og det ble lagt opp til kontinuerlig innkreving, dvs. hele døgnet og alle ukedager. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 58 (2008–2009) sluttet Stortinget seg til et opplegg for å øke inntektene fram til utløpet av bompengeperioden 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 bompengereordning. Stortinget sluttet seg til opplegget med forlengelse i inntil fem år, dvs. til utgangen av 2016, jf. Prop. 28 S/Innst. 117 S (2011–2012). Gjennom behandlingen av Prop. 36 S/Innst. 105 S (2012–2013), sluttet Stortinget seg videre til et opplegg som sikrer fullfinansiering av

prosjektet E39 Eiganestunnelen innenfor de avklarte økonomiske rammene for pakken.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes og Sola kommuner om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 215 mill. kr i fireårsperioden. Målet er nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2013–2016. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

#### *Bruk av midler i 2013*

Bruken av midler i 2013 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2012–2013), Prop. 28 S (2011–2012), lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i den politiske styringsgruppen. Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder ble det i 2013 i hovedsak prioritert midler til å videreføre allerede igangsatte tiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Tabell 5.17 viser bruken av midler i 2013.

Tabell 5.17 Bruk av midler i Nord-Jærenpakken i 2013

	Mill. 2013-kr		
	Regnskap 2013		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E39 Stangeland – Sandved, refusjon	41		41
Rv 509 Solasplitten	23	7	30
E39 Eiganestunnelen	69	48	117
Rv 509 Sømmevågen, forberedelser	11	70	81
Trafikksikkerhetstiltak	58	27	85
Planlegging	25	21	46
Sum riksveg	227	173	400
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Fv 44 Sandviksvegen – Breidablikkvegen, kollektivfelt	17	72	89
Fv 44 Kollektivfelt Forussletta	7	6	13
Programområder		69	69
Sum lokale vegtiltak og programområder	24	214	238
Sum Nord-Jærenpakken	251	387	638
Belønningsmidler			35

### *Forslag til prioriteringer i 2015*

Innenfor rammen til riksvegtiltak prioriteres midler til sluttfinansiering av prosjektet Rv 509 Solasplitten. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2012. Det er videre lagt til grunn midler til å videreføre utbyggingen av prosjektene E39 Eiganestunnelen og rv 509 Sømmevågen. Utbyggingen av rv 509 Sømmevågen startet opp sommeren 2014, mens arbeidene på prosjektet E39 Hove – Sandved ventes startet opp tidlig i 2015. Rv 509 Sømmevågen

og E39 Hove – Sandved ventes åpnet for trafikk i 2017, mens E39 Eiganestunnelen ventes åpnet for trafikk i 2019.

Innenfor rammen til lokale vegtiltak og programområder er tiltak for gående og syklende og kollektivtrafikktiltak prioritert. Bl.a. er det lagt til grunn midler til oppstart av utbygging av Bussvei 2020 på fv 44. Tiltaket er ett av hovedprosjektene i Bypakke Nord-Jæren. I tillegg er det prioritert midler til tiltak for å legge til rette for gående og syklende.

Tabell 5.18 Forslag til fordeling av midler i Nord-Jærenpakken i 2015

	Mill. 2015-kr		
	Budsjett 2015		Totalt
	Stat/lokalt	Bom/annet	
<i>Riksveg</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>			
Kollektivfelt fv 44 (ikke fordelt)	50	200	250
Tiltak for gående og syklende	10	70	80
Sum lokale vegtiltak og programområder	60	270	330
Sum Nord-Jærenpakken	251	387	638
Belønningsmidler			60

Nord-Jærenpakken er etablert for å finansiere gitte tiltak. Virkningen av Nord-Jærenpakken i 2015 vil være bedret framkommelighet gjennom ferdigstillelse av vegprosjekter, kollektivprosjekter og tiltak for gående og syklende.

### *Status for arbeidet med Bypakke Nord-Jæren*

På bakgrunn av 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 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.

Bussvei 2020 er ett av hovedprosjektene i Bypakke Nord-Jæren og er et høykvalitets bussystem der bussene vil ha tilnærmet optimal framkommelighet. Prosjektet består av sammenhengende midtstilt bussfelt mellom Stavanger sentrum via Sandnes sentrum til Sandnes øst (Vatne), inkludert tilknytning til Forus vest. I tillegg er det lagt opp til sammenhengende bussfelt mellom Stavanger sentrum og Risavika med tilknytning til Kvernevik.

I forbindelse med utbyggingen av Sandnes øst, legges det til grunn at det skal etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området.

Det er lagt til grunn at et forslag til finansiering og utbygging av Bypakke Nord-Jæren vil bli lokalpolitisk behandlet høsten 2014. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til opplegg for utbygging og finansiering av Bypakke Nord-Jæren når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

### Bergensprogrammet

Innkrevingen av bompenger startet i 1986, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Hovedmålet var å bygge ut et tjenlig hovedvegnett. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002–2003), sluttet Stortinget seg til hovedlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Bompengerperioden ble utvidet fra 2002 til 2011. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 94 (2005–2006), sluttet Stortinget seg til en revidert bompengerordning for Bergensprogrammet. Innkrevingsperioden ble utvidet med fire år til 2015. Rabattstruktur og innkrevingsordning, inkludert antall bomstasjoner, ble endret. Det ble gitt tillatelse til låneopp-tak for å sikre parallell utbygging av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Gjennom behandlingen av Prop. 108 S (2009–2010) sluttet Stortinget seg til en utvidelse av Bergensprogrammet i 10 år til utgangen av 2025. Etter forvaltningsreformen fra 2010 er det ikke riksvegprosjekter i Bergensprogrammet.

Etter behandlingen av Prop. 143 S/Innst. 324 S (2012–2013) er Bergensprogrammet utvidet ytterligere. Utvidelsen sikrer bl.a. finansiering av tredje etappe av Bybanen gjennom økte bompenger og en reduksjon i den maksimale rabatten til 20 pst.

Samferdselsdepartementets fireårige avtale med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om midler fra Belønningsordningen utløper i 2014. Departementet er i dialog med byområdet om en eventuell ny belønningsavtale fra 2015. Måloppnåelsen i inneværende belønningsavtale vil ligge til grunn for vurderingen av en slik søknad.

### Bruk av midler i 2013

Prioritering av bompenger og midler over ordinære budsjetter i 2013 ble fastsatt gjennom fylkeskommunens budsjettvedtak. Bompengene ble i all hovedsak benyttet til Bybanen og fv 577 Ringveg vest. Første etappe av Bybanen mellom sentrum og Nesttun, og første etappe av Ringveg vest mellom Dolviken og Sandeide ble åpnet for trafikk i 2010. Byggingen av andre etappe av Bybanen mellom Nesttun og Rådal startet opp i 2011 og ble åpnet for trafikk i juni 2013, mens byggingen av andre etappe av Ringveg vest mellom Sandeide og Liavatnet startet opp i 2011 og er planlagt åpnet for trafikk i 2015. Anleggsarbeidene på tredje etappe av Bybanen som omfatter strekningen mellom Rådal og Bergen lufthavn Flesland, startet opp i juni 2013. Det er ventet at strekningen kan åpnes for trafikk i 2016. Tabell 5.19 viser bruken av midler i 2013.

Tabell 5.19 Bruk av midler i Bergensprogrammet i 2013

	Mill. 2013-kr		
	Regnskap 2013		
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen første etappe		33	33
Bybanen andre etappe	30	270	300
Bybanen tredje etappe		520	520
Fv 557 Ringveg vest første etappe		2	2
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	30	340	370
Gang- og sykkelveger	50		50
Trafikksikkerhetstiltak	40		40
Miljø- og servicetiltak	7	10	17
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	20	4	24
Planlegging	33		33
Sum Bergensprogrammet	210	1 179	1 389
Belønningsmidler			168

### *Forslag til prioriteringer i 2015*

Fylkeskommunens budsjettprosess for 2015 pågår. Det foreligger derfor ikke endelige avklaringer av fordelingen mellom de ulike tiltakene. Bybanen tredje etappe og andre etappe av Ring-

veg vest videreføres med delvis bompengefinansiering. Fordelingen av midler mellom programområdene vil først foreligge i desember 2014. Tabell 5.20 viser foreløpig forslag til fordeling av midler i 2015.

Tabell 5.20 Forslag til fordeling av midler i Bergensprogrammet i 2015

	Mill. 2015-kr		
	Budsjett 2015		
	Fylkeskommune	Bom/annet	Totalt
Bybanen tredje etappe		1 363	1 363
Fv 557 Ringveg vest andre etappe	60	125	185
Programområdetiltak (ikke spesifisert)	198	86	284
Sum Bergensprogrammet	258	1 574	1 832

Tiltakene i 2015 bygger opp under mål om bedre forhold for kollektivtrafikk, gående og syklende. En nærmere vurdering av virkningene av prioriterte tiltak vil først foreligge når prioriteringen av tiltak innenfor programområdene er vedtatt i desember 2014.

### *Miljøpakke Trondheim*

Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), jf. Innst. 494 S (2012–2013).

Finansieringen av Miljøpakke Trondheim er basert på innkreving av bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg til de sju bomstasjonene fordelt på tre snitt som allerede var etablert, ble det våren 2014 startet opp innkreving i 15 nye bomstasjoner fordelt på til sammen sju snitt. I tillegg ble takst- og rabattsystemet endret. Omleggingen av bompengesystemet vil gi en mer rettferdig fordeling av bompengbelastningen og gi økte inntekter til Miljøpakken. I tråd med Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 630 mill. 2013-kr i statlige midler til å delfinansiere prosjektene E6 Sentervegen – Tonstad, E6 Jaktøya – Sentervegen og rv 706 Dortealyst – Stavne i tiårsperioden, hvorav 910 mill. kr i første fireårsperiode. I Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023) er det lagt til grunn om lag 220 mill. kr til programområdetiltak innenfor Miljøpakke Trondheim i perioden 2014–2017.

Bompengeprogget avviker noe fra Prop. 172 S (2012–2013), der det ble opplyst om at det skulle etableres 16 nye bomstasjoner fordelt på tre snitt. Reduksjonen i antall bomstasjoner fra 16 til 15 skyldes at Ranheimsvegen ved Rotvoll stenges i henhold til vedtatt reguleringsplan. Ved den lokalpolitiske behandlingen av bompengesaken var det lagt til grunn sju snitt og ikke tre snitt som beskrevet i Prop. 172 S (2012–2013). Beskrivelsen av bompengeprogget var vedlagt saken i et eget kartvedlegg med forklaringer. Ved en inkurie ble ikke dette vedlegget arkivert sammen med vedtaket, og dermed heller ikke lagt ved i den videre behandling av saken. Inntektsberegningene i Miljøpakke Trondheim trinn 2 var likevel basert på det opplegget som ble vedtatt lokalt. I forbindelse med takstvedtaket ble det, etter enighet med Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune, lagt til grunn et bompengeprogget i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Antall snitt har betydning for fritak som følge av timesregel, fordi det bare skal betales i første bomstasjon ved passering av flere bomstasjoner i samme snitt.

Etter at det nye bompengeprogget har vært i drift ett år, skal det gjennomføres en evaluering for å vurdere om bompengennekningen og bruken av bompengemidlene er innrettet slik at det samsvarer med nytteprinsippet. Dette gjelder særlig forholdet mellom Trondheim og omliggende kommuner. Evalueringen vil starte våren 2015, og ventes ferdig i løpet av høsten 2015.

Samferdselsdepartementet har inngått avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om midler fra Belønningsordningen for perioden 2013–2016. Det er lagt til grunn



et samlet statlig tilskudd på 620 mill. kr i fireårsperioden. Målet er at all trafikkvekst i avtaleperioden skal skje med bruk av miljøvennlige transportmidler. Årlig utbetaling i tråd med avtalen er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år. Midlene kommer i tillegg til Miljøpakkens midler, men bruken vil bli samordnet.

lokale myndigheters budsjettvedtak. E6 Sentervegen – Tonstad og Prinsenkrysset kollektivknutepunkt ble åpnet for trafikk i 2013. Videre ble om lag 2 km ny sykkelveg på sykkelnettet for Trondheim åpnet for trafikk, i tillegg ble det gjennomført kryssutbedringer, holdeplassutbedringer og signalprioritering langs hovedårene for buss. Tabell 5.21 viser bruken av midler i 2013.

#### *Bruk av midler i 2013*

Bruken av midler i 2013 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2012–2013) og

Tabell 5.21 Bruk av midler i Miljøpakke Trondheim i 2013

	Mill. 2013-kr		
	Regnskap 2013		
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E6 Sentervegen – Tonstad	34	116	150
Rv 706 Dortealyst – Stavne	2	17	19
E6 Jaktøya – Sentervegen, planlegging m.m.	4	29	33
Etablering av bomsystem	0	31	31
Gang- og sykkelveger	28	25	53
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	0	8	8
Planlegging	0	71	71
Grunnerverv m.m.	0	6	6
<b>Sum riksveg</b>	<b>68</b>	<b>303</b>	<b>371</b>
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Lokal veg	2	3	5
Gang- og sykkelveger	15	7	22
Trafikksikkerhetstiltak	6	11	17
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	25	7	32
Planlegging	1	6	7
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>49</b>	<b>34</b>	<b>83</b>
<b>Sum Miljøpakke Trondheim</b>	<b>117</b>	<b>337</b>	<b>454</b>
<b>Belønningsmidler</b>			<b>110</b>

#### *Forslag til prioriteringer i 2015*

Innenfor rammen til riksvegtiltak prioriteres midler til å starte videre utbygging av E6 på strekningen Jaktøya – Sentervegen. Prioriteringen er betinget av videre avklaringer, bl.a. fra arbeidet

med ekstern kvalitetssikring (KS2). Videre er det prioritert midler til tiltak innenfor programområdene samt planlegging.

Endelig prioritering av midler til lokale vegtiltak og programområder i 2015 vil skje gjennom Trondheim kommunes og Sør-Trøndelag fylkes-

kommunes behandling av forslag fra styringsgruppen i slutten av 2014. Tabell 5.22 er derfor

basert på prioriteringene i Miljøpakkens handlingsprogram for perioden 2014–2017.

Tabell 5.22 Forslag til fordeling av midler i Miljøpakke Trondheim i 2015

	Budsjettt 2015		Mill. 2015-kr
	Stat/lokalt	Bom/annet	Totalt
<i>Riksveg</i>			
E6 Jaktøya – Sentervegen		200	200
Etablering av bomsystem	12	14	26
Gang- og sykkelveger	40	33	73
Trafikksikkerhetstiltak	18		18
Miljøtiltak	20		20
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		9	9
Planlegging		30	30
Grunnerverv	3	27	30
<b>Sum riksveg</b>	<b>93</b>	<b>313</b>	<b>408</b>
<i>Lokale vegtiltak og programområder</i>			
Gatebrukestiltak/Lokale veger		65	65
Tiltak for syklende	40	10	50
Trafikksikkerhetstiltak	20	23	43
Miljøtiltak	13		13
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	24	49	73
Kollektivtrafikk, tilskudd til drift		35	35
Planlegging/informasjon	3		3
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>100</b>	<b>182</b>	<b>282</b>
Drift av kollektivtransport		35	35
<b>Sum Miljøpakke Trondheim</b>	<b>193</b>	<b>545</b>	<b>738</b>
Belønningsmidler			170

Det er forutsatt gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene i 2015, bl.a. for å legge til rette for økt sykkelbruk i Trondheim. Trafikksikkerhetstiltak prioriteres, bl.a. tiltak langs skoleveg. Det prioriteres også midler til støyskjerming. I tillegg til dette vil arbeidet med høyhastighets busstraseer langs innfartsårene til byen starte.

Grunntanken bak superbusskonseptet i Trondheim er å utvikle et attraktivt og slitesterkt kollektivtilbud. Konseptet er todelt. Første fase er å utvikle superbusskonseptet innenfor «Kollektivbuen» som er området mellom Ila, Brattøra,

Strindheim og Sluppen. Dette området er særdeles viktig da det betjenes av de aller fleste bussrutene i Trondheim og Trondheimsregionen.

Høsten 2014 starter arbeidet med å bygge to holdeplasser med superbussstandard i Innherredsveien i Trondheim sentrum. Det pågår planarbeid for Elgesetergate, Innherredsveien og knutepunkt Strindheim. Reguleringsplan for Elgesetergate forventes ferdigstilt mot slutten av 2015. Reguleringsplan for østre del av Innherredsveien ventes ferdigstilt våren 2015. For knutepunkter i enden av Innherredsveien ventes reguleringsplan

ferdigstilt i løpet av 2015. Det utredes ulike løsninger for kollektivknutepunkt Sluppen, inkludert nytt vegsystem.

#### *Virksomheter av Miljøpakke Trondheim*

Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO<sub>2</sub>-utslippene fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen som reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., antallet personer som er plaget av 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. I tillegg er det gjennomført to mindre reisevaneundersøkelser.

Evalueringen viser en positiv utvikling innenfor de aller fleste målområdene. Reisevaneundersøkelsene viser at andelen som bruker bil, går ned og kollektiv- og sykkelandelene går opp sammenlignet med situasjonen før oppstart på Miljøpakken.

Etter åpningen av flere kollektivfelt høsten 2008 ble kollektivtrafikkutviklingen snudd til vekst. Oppstart på bompengerekravet våren 2010, endringer i takstsystemet for kollektivreiser for å stimulere til økt bruk av kollektivtransport samt endringer i rutetilbudet som har gitt økt kapasitet, har ført til ytterligere vekst i kollektivtrafikken. For perioden 2008–2012 er samlet vekst over 40 pst. Veksten i bytrafikken var på 39 pst. Veksten i trafikken til/fra nabokommunene var på 53 pst. 2013 ga en vekst på henholdsvis 6,3 pst. for bytrafikken og 7,6 pst. på trafikken til/fra nabokommunene. Foreløpige tall for 2014 viser en ytterligere vekst på 1,3 pst. for bytrafikken og 12,4 pst. for trafikken til/fra nabokommunene.

Tellinger viser at sykkeltrafikken til/fra Midtbyen økte med om lag 20 pst. i perioden 2010–2013, mens biltrafikken ble redusert med 9 pst. I de første månedene av 2014 har det vært trafikkvekst, men det mangler tall fra tiden etter at de nye bomstasjonene kom på plass i mars 2014.

Videre viser evalueringen at gjennomsnittsfarten til kollektivtrafikken har økt som følge av eta-

blering av gjennomgående kollektivfelt og aktiv signalprioritering. Det er også en positiv trend med reduksjon i trafikkulykker og reduserte utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>2</sub>.

#### *Bymiljøavtale*

Samferdselsdepartementet tar sikte på å starte forhandlinger med Trondheim om bymiljøavtale høsten 2014 eller våren 2015. Hvis det blir enighet, kan en bymiljøavtale gjelde fra 2015. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med resultatet av forhandlingene. Eventuelle statlige midler forutsettes benyttet til programområdetiltak på riksveg. En forutsetning for at eventuelle midler skal bli utbetalt er at det inngås en bymiljøavtale med Trondheim som gjelder fra 2015.

Trondheim har avtale om belønningsmidler for perioden 2013–2016. Hvis det inngås en bymiljøavtale, kan belønningsordningen innlemmes i bymiljøavtalene. Det forutsettes imidlertid at avtalte belønningsmidler for 2015 og 2016 vil bli utbetalt uavhengig av om det inngås en bymiljøavtale eller ikke.

#### **Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø**

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger  
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 213,9 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 161 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, miljøtiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming og servicetiltak.

Under fornying prioriteres midler til bl.a. å utbedre E6 Nordbytunnelen i Akershus og rehabilitere rv 110 Fredrikstadbrua som ble fredet i 2008. Det settes også av midler til planlegging, bl.a. til E6 Manglerudprosjektet, Klemetsrud – Ryen. Videre settes det av midler til grunnerverv.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
Rv 22	Lillestrøm – Fetsund	703	639	181	33

### *Rv 22 Lillestrøm – Fetsund*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), side 78–88 og side 100. Prosjektet inngår i Oslo-pakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Utbyggingen omfatter en 5,1 km lang strekning mellom Lillestrøm og Fetsund i kommunene Skedsmo og Fet i Akershus. Om lag 4,3 km av strekningen utvides til firefelts veg. Om lag 4,9 km av strekningen får midtrekkverk. Prosjektet omfatter også bygging av gang- og sykkelveg langs hele strekningen, to planskilte kryss og en rekke støyskjermingstiltak, samt en 0,2 km lang utvidelse av tilstøtende rv 159 til firefelts veg.

På 2,5 km av strekningen er det i dag sambruksfelt i retning Lillestrøm. Det legges til grunn at den nye firefeltsvegen vil gi god framkommelighet for alle trafikantgrupper uten kollektiv- eller sambruksfelt. Hvis det likevel oppstår framkommelighetsproblemer, vil dette bli vurdert på nytt.

Anleggsarbeidene startet i mai 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2015.

Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 160 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### **Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor/Riksåsen**

#### E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 451 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 534 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektene E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold og E18 Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus, samt etablering av ny adkomst til Sydhavna fra E18 Mosseveien i Oslo. Det prioriteres også midler til restfinansiering av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold.

Det settes av midler til planlegging, bl.a. til prosjektet E18 Retvet – Vinterbro. Videre settes det av midler til grunnerverv.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E18	Riksgrensen – Ørje	836	759	259	361
E18	Melleby – Momarken	1 244	1 228	161	0
E18	Knapstad – Retvet	1 561	1 512	409	588
E18	Sydhavna	688	626	127	31

### *E18 Riksgrensen – Ørje*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262, og Prop. 1 S (2013–2014), side 101. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 176 S (2012–2013).

Strekningen bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt over en lengde på 6,4 km i Marker kommune i Østfold. Fra riksgrensen til like øst for Ørje sentrum bygges vegen i ny trasé. Gjennom Ørje sentrum blir det bred midtrabatt og nedsatt fartsgrense. Utbyggingen omfatter tre planskilte kryss, der det ene ligger i Ørje sentrum i krysset med fv 21.

Anleggsstart var opprinnelig forutsatt i oktober 2014 med åpning for trafikk i 2016. Uforutsette forhold har ført til at konkurransegrunnla-

get må endres. Det legges nå opp til anleggsstart i februar 2015 med åpning for trafikk i 2017. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 190 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E18 Melleby – Momarken*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 216, Prop. 176 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2013–2014), side 101. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert som en del av Østfoldpakka, jf. Prop. 131 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter bygging av 8,3 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i Eidsberg kommune i Østfold.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2011. Prosjektet åpnes for trafikk i september 2014. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 14 mill. kr stilt til

disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2015 skal benyttes til sluttoppgjør og mindre restarbeider for hovedentreprisene, opprusting av lokalveger og bygging av gang- og sykkelveg.

#### *E18 Knapstad – Retvet*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 261–262, og Prop. 1 S (2013–2014), side 101. 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. Det legges til rette for viltkryssinger under flere av bruene som skal bygges i tillegg til bygging av en faunapassasje og en miljøtunnel.

Anleggsarbeidene startet i februar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2016. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 230 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Av dette er 11 mill. kr forskuttering av statlige midler.

#### *E18 Sydhavna*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 218–219, Prop. 119 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2013–2014), side 78–88 og side 101. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien med planskilt rundkjøring. Fra krysset bygges det ny bru ned til havna. I tillegg utvides Mosseveien på en om lag 900 meter lang strekning for å få plass til kollektivfelt i begge retninger. Bygging av gang- og sykkelveg inngår også i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2015. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 427,8 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 92 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering av prosjektet E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming og servicetiltak.

Under fornying settes det av midler til forsterkningstiltak på rv 2 i Hedmark. Det settes også av midler til planlegging, bl.a. til prosjektene E16 Nybakk – Slomarka, E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum og rv 35 Hokksund – Åmot. Det settes også av midler til grunnerverv.

(i mill. 2015-kr)

		Statsmidler			
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E16	Kongsvinger – Slomarka	2 650	2 573	388	126

#### *E16 Kongsvinger – Slomarka*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 219, og Prop. 1 S (2013–2014), side 102. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 104 S (2010–2011).

Prosjektet bygges som firefelts veg over en 16,5 km lang strekning fra Kurudsand i Kongsvinger kommune til Slomarka i Sør-Odal kommune.

Det ligger an til kostnadsøkninger i prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak behov for mer omfattende grunnforsterkning av veg og grøfter som følge av uforutsette geotekniske forhold på deler av strekingen. Grunnforholdene ble ikke tilstrekkelig avdekket under prosjekteringen av prosjektet.

Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 380 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 230 mill. kr i forhold til kostnadsrammen (kor-

rigert for økt merverdiavgift). Prognosen for slutt-kostnad er nå 2 573 mill. kr. Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 2575 mill. 2014-kr. Prisomregnet til 2015-kr blir ny kostnadsramme 2 650 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i september 2011, og prosjektet åpnes for trafikk i november 2014. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 92 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Av dette er 9 mill. kr forskuttering av statlige midler. Midlene i 2015 vil bli benyttet til restfinansiering, ferdigstillelse av elektroarbeider, tiltak langs veggen og støytiltak, samt resterende oppgjør i forbindelse med grunnerverv.

### **Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger**

E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 844,1 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 1 269 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til prosjekter på E18 gjennom Vestfold fram til Langangen i Telemark. Dette omfatter videreføring av E18 Bommestad – Sky, restfinansiering og refusjon for E18 Gulli – Langåker og restfinansiering for E18 Sky – Langangen.

Videre er det lagt til grunn statlige midler og forskutterte midler fra bompengeselskapet til forberedende arbeider på prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark, med sikte på anleggsstart i 2016. I tillegg er det prioritert statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder, med sikte på anleggsstart i 2016. Prosjektene er forutsatt delvis bompengefinansiert. Regjeringen vil vurdere prosjektene nærmere, og deretter komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet E18 Varoddbrua, med sikte på anleggsstart så raskt som praktisk mulig.

Innenfor Nord-Jærenpakken videreføres prosjektene E39 Eiganestunnelen og rv 509 Sømmevågen, og det legges opp til anleggsstart på E39 Hove – Sandved. I tillegg er det satt av midler til restfinansiering av prosjektet rv 509 Solasplitten.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående

og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming.

Under fornying settes det av midler til å utbedre Fosskolltunnelen på E18 i Buskerud, to tunneler på rv 162 i Oslo og tre tunneler på E39 i Vest-Agder. Det settes av midler til å videreføre arbeidene med utbedring av Breivikbrua og Trosvikbrua på rv 354 i Telemark. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv, bl.a. midler til grunnerverv på strekningen E18 Lysaker – Ramstadsletta. Videre settes det av midler til planlegging bl.a. til prosjektene E18 Langangen – Rugtvedt, rv 23 Linnes – x E18, E18/39 Ytre Ringveg Kristiansand, E39 Søgne – Ålgård, E39 Smiene – Harestad, samt E39 Ålgård – Hove.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 66,9 mill. kr over post 35 Vegutbygging i Bjørvika for 2015. I tillegg er det forutsatt 145 mill. kr i bompenger.

### *Bompengesatser på E18 gjennom Vestfold*

Samferdselsdepartementet har gjennom behandlingen av Prop. 119 S (2013–2014) fått Stortingets tilslutning til at lokale myndigheter kan gjøre nye takstberegninger basert på lavere beregningsteknisk rente enn 6,5 pst. der innkrevingen ikke har startet, jf. Innst. 308 S (2013–2014).

Vestfold fylkeskommune har i tilknytning til overgangsordningen for rentekompensasjonsordningen, jf. Prop. 119 S (2013–2014), ønsket et nytt takstopplegg for E18 gjennom Vestfold basert på en beregningsteknisk rente på 4,5 pst. Vestfold fylkeskommune har samtidig ønsket en utvidet innkrevingsperiode fra 15 til 20 år.

Den omtalte fullmakten Samferdselsdepartementet har fått i forbindelse med overgangsordningen for rentekompensasjonsordningen, gjelder ikke at bompengerperioden kan forlenges med fem år. Til dette kreves det Stortingets samtykke, jf. at bompengerperioden ble satt til 15 år i Prop. 123 S (2012–2013), jf. Innst. 349 S (2012–2013). Regjeringen vil snarlig komme tilbake til Stortinget med denne problemstillingen.

Det forutsettes at hele E18-prosjektet legges inn under et av de nye bompengeselskapene når de er etablert. Samferdselsdepartementet vil foreta en ny vurdering av takstnivå og -struktur, innkrevingsperiode og antall bompengesnitt i forbindelse med ferdigstillelsen av strekningen mellom Bommestad og Sky som planlegges åpnet for trafikk i 2017.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E18	Bjørvikaprojektet	7 651	7 521	212	110
E18	Gulli – Langåker	3 498	3 423	177	63
E18	Bommestad – Sky	5 204	4 445	865	2 381
E39	Hove – Sandved	792	727	75	498
E39	Eiganestunnelen	3 266	2 971	371	1 840
Rv 509	Sømmevågen	806	727	50	291
Rv 509	Solasplitten	760	845	106	12

*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 (2013–2014), side 60 og side 103. 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 Bispveika 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 ventes ferdigstilt i juni 2015. Etter 2015 er det bare delvis ombygging av Bispegata som står igjen. Disse arbeidene er avhengig av utbyggingen av Follobanen og planlegges derfor gjennomført i 2017–2018.

Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 145 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*E18 Gulli – Langåker*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 222, og Prop. 1 S (2013–2014), side 103. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 56 S (2010–2011).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg over en strekning på om lag 24 km i kommunene Tønsberg, Stokke og Sandefjord i Vestfold.

Anleggsarbeidene startet i august 2011. Prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 2014, mot tidligere forutsatt i oktober 2014. Det gjenstår en del arbeider og skilting før fartsgrensen kan settes opp til 110 km/t i oktober 2014. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 7 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet. I tillegg settes det av 80 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

*E18 Bommestad – Sky*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 269–271, og Prop. 1 S (2013–2014), side 103–104. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 123 S (2012–2013). 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 Farrisidet. I tilknytning til dette krysset vil det gjennomføres en betydelig ombygging av lokalvegsystemet med bl.a. fem bruer og 4,6 km gang- og sykkelveger, inkludert ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg mellom Bommestad og Lovisenlund. I tillegg vil det bli etablert en kollektivterminal. Prosjektet omfatter betydelige landskapsarbeider ved Farrisidet.

Anleggsarbeidene startet i januar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 730 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E39 Hove – Sandved*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) som del av prosjektet E39 Ålgård – Sandved, og Prop. 1 S (2013–2014), side 104. Prosjektet er en del av Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Sandnes kommune i Rogaland og er første etappe i utbyggingen av strekningen Ålgård – Sandved. Prosjektet omfatter ombygging av dagens tofelts veg med midtrekkverk til firefelts veg på en 1,6 km lang strekning. I tillegg inngår ombygging av om lag 1,3 km av rv 13 og fv 325. Utbygging av om lag 2 km gang- og sykkelveger med tre gangbruer vil sikre et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen mellom Ålgård og Sandved. I tillegg inngår ombygging av dagens planskilte kryss på Hove og Sandved og omfattende støytiltak i form av støyvoller/-skjermer og fasadetiltak. Ved Kvelluren på E39 vil det bli bygd en ny og større bru på 350 meter.

Nye kostnadsberegninger basert på ferdig konkurransegrunnlag, viser at kostnadene for prosjektet blir høyere enn tidligere beregnet. Kostnadsøkningen skyldes at flere kostnadselementer tidligere var underestimert. Bl.a. er det økte kostnader knyttet til trafikkavvikling i anleggsperioden, herunder økt behov for trafikk-sikkerhetstiltak. I tillegg er det mengdeøkninger på en rekke elementer, bl.a. støttemurer, støytiltak og overvannshåndtering, samt økte kostnader knyttet til planlagte konstruksjoner, i hovedsak bruer. Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 200 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 140 mill. kr i forhold til kostnadsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå 727 mill. kr og kostnadsrammen 792 mill. kr.

Gitt kostnadsendringen og det nye nivået på kostnadsanslagene vurderes det som riktig å gjennomføre en forenklet ekstern kvalitetssikring (KS2). Departementet legger til grunn at denne gjennomføres raskt og at framdriften i prosjektet i minst mulig grad blir påvirket. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig styrings- og kostnadsramme på bakgrunn av KS2, og før anleggsstart.

Anleggsstart var opprinnelig forutsatt i september 2014 med åpning for trafikk i 2016. Det legges nå opp til anleggsstart så tidlig som mulig i

2015, med åpning for trafikk i 2017. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 51 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E39 Eiganestunnelen*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 223, Prop. 28 S (2011–2012), Prop. 109 S (2011–2012), Prop. 1 S (2013–2014), side 104, og Prop. 97 S (2013–2014). Prosjektet er en del av 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 februar 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 256 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 (2013–2014), side 105. Prosjektet er en del av Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Sola kommune i Rogaland og omfatter ombygging av dagens veg til firefelts veg over en strekning på om lag 1 km fra Solasplitten til Sømmevågen vest. Prosjektet omfatter også ombygging av Flyplassvegen inn mot Stavanger lufthavn, Sola. I tillegg inngår bygging av nytt planskilt kryss mellom rv 509 og Flyplassvegen og tilrettelegging for gående og syklende.

Anleggsarbeidene startet i juni 2014, mot tidligere forutsatt mars 2014. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017, mot tidligere forutsatt i 2016. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 28 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *Rv 509 Solasplitten*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 165, Prop. 127 S (2009–2010) og Prop. 1 S (2013–2014), side 104. Prosjektet er en del av Nord-Jærenpakken, jf. St.prp. nr. 14 (1998–1999) og St.prp. nr. 58 (2008–2009).

Anleggsarbeidene startet i august 2010, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2012. Det er varslet ytterligere kostnadsøkning for pro-



sjektet. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til en rettskraftig dom i et søksmål om grunnerverv på strekningen. Det er ventet at kostnadene vil øke med om lag 100 mill. kr i forhold til revidert kostnadsramme. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 11 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2015 går til sluttoppgjør for grunnerverv.

#### Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger  
Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 1 159 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 276,2 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart i 2015 på prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet, jf. Prop. 134 S (2013–2014).

Det prioriteres også midler til å videreføre utbyggingen av E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane. Videre prioriteres midler til restfinansiering av E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland og E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane. Det settes også av midler til refusjon av forskutterte midler for utbyggingen av E39 Nyborgkrysset.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. I tillegg legges det opp til å starte utbyggingen av prosjektet rv 580 Sandslikrysset i Bergen med forskutterte midler fra Hordaland fylkeskommune og tilskudd fra private utbyggere.

Under fornying prioriteres det bl.a. midler til restfinansiering av utbedringen av E39 Byfjordtunnelen og E39 Mastrafjordtunnelen i Rogaland,

og til å starte utbedring av Bømlafjord-, Masfjord- og Bjørsviktunnelene på E39 i Hordaland og E39 Nordhordlandsbrua i Hordaland.

Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv. Det settes av planleggingsmidler bl.a. til prosjektet rv 555 Sotrasambandet. Prosjektet planlegges for gjennomføring som OPS-prosjekt.

Innenfor korridor 4 settes det av planleggingsmidler til E39 Aksdal – Bergen, E39 Kryssing av Romsdalsfjorden, E39 Kryssing Ørstafjorden, E39 Kryssing av Storfjorden (Hafast), E39 Halsafjorden og E39 Volda – Ålesund – Molde – Astad.

Med dette budsjettforslaget er Ferjefri E39 et stykke nærmere realisering. Det er viktig å sette av midler til planlegging, dersom framdriften i disse prosjektene skal holdes. Regjeringens valg av ulike traseer i 2014 legger grunnlaget for at dette er mulig å starte opp allerede nå.

Det er videre lagt til grunn bompenger til planlegging og prosjektering av prosjektet E39 Rogfast, jf. Prop. 117 S (2012–2013).

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 22,5 mill. kr over post 31 for 2015. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til restfinansiering for prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal.

Ved behandling av konseptvalgutredningen for E39 Skei – Ålesund, har regjeringen besluttet at framtidig E39 mellom Skei og Volda skal gå via Byrkjelo, i tunnel gjennom Utvikfjellet, i bru over indre del av Nordfjord og videre til Volda via Kvivsvegen. Regjeringen har også besluttet at vegen gjennom Stigedalen skal opprettholdes som riksveg inntil den nye E39-traseen er ferdig utbygd. Dette innebærer at ferjesambandet Folkestad – Volda opprettholdes inntil videre som riksvegferjesamband. Statens vegvesen har gitt vegen gjennom Stigedalen riksvegnummer 651. Det vil bli etablert skilting som viser at rv 651 via Stigedalen og ferjesambandet Folkestad – Volda er en alternativ rute til E39 via Kvivsvegen.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E39	Svegatjørn – Rådal	7 254	6 690	300	6 080
E39	Vågsbotn – Hylkje	643	639	46	6
E39	Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord	669	612	222	123
E39	Hjartåberga	668	648	23	0

### *E39 Svegatjørn – Rådal*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 283, Prop. 1 S (2013–2014), side 57 og 105, og Prop. 134 S (2013–2014).

E39 mellom Os og Bergen har svært dårlig standard ut fra vegens funksjon og trafikkbelastning. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 13 000 kjøretøy. Vegene går gjennom boligområder, noe som har negative konsekvenser for trafikksikkerhet og miljø. Det er framkommelighetsproblemer flere steder, og fartsgrensen er i hovedsak 50 og 60 km/t. Kjøretiden mellom Os og Bergen (29 km) er i dag om lag 35 minutter utenfor rushtiden.

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, delvis i tunnel. Det bygges en ny fylkesveg fram til Lyseklostervegen og fylkesvegen 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.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering, er det lagt opp til anleggsstart sommeren eller høsten 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2021–2022. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 150 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E39 Vågsbotn – Hylkje*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 227, og Prop. 1 S (2013–2014), side 106.

Prosjektet omfatter bygging av 1,7 km firefelts veg på E39 i Bergen kommune.

Anleggsarbeidene startet i februar 2012, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2014. Foreslåtte midler i 2015 går til restarbeider og sluttoppgjør.

### *E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord*

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 229, og Prop. 1 S (2013–2014), side 106.

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. Vegene bygges med 8,5 meter vegbredde. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 1 km langs Økslandsvatnet, en bru på om lag 100 meter og om lag 2 km gang- og sykkelveg ved Sande.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2016.

### *E39 Hjartåberga*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 232, Prop. 127 S (2009–2010), Prop. 36 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2013–2014), side 106.

Prosjektet omfatter bl.a. en ny tunnel på om lag 3,5 km for å sikre mot skred mellom Årset og Løvikneset i Volda kommune i Møre og Romsdal.

Anleggsarbeidene startet i desember 2010. Det var forutsatt at prosjektet skulle åpnes for trafikk høsten 2013, men på grunn av konkurs hos elektroentreprenøren ble det åpnet for trafikk først i juni 2014. Foreslåtte midler i 2015 går til restfinansiering av prosjektet.

### *E39 Ålesund – Trondheim*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 269,1 mill. kr over post 30 for 2015.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering av prosjektet E39 Astad – Knutset. Det prioriteres også midler til å videreføre prosjektet E39 Harangen – Høgkjølen i Sør-Trøndelag, samt midler til refusjon.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak og servicetiltak. Det settes også av midler til planlegging bl.a. av prosjektene E39 Lønset – Hjelset og E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra. Videre settes det av midler til grunnverv.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler	Restbehov pr. 01.01.2016
				og annen finansiering i 2015	
E39	Harangen – Høgkjølen	646	630	107	23

### *E39 Harangen – Høgkjølen*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 230, og Prop. 1 S (2013–2014), side 107.

Prosjektet ligger i Orkdal kommune i Sør-Trøndelag. Prosjektet omfatter bygging av 10,5 km veg, hvorav 7,5 km er ny veg fra Høgkjølen til Stokkhaugen på fv 714. På fv 714 skal det bygges en om lag 800 meter lang tunnel gjennom Harangshammeren. Derfra vil E39 følge dagens fv 714 og fv 710 til Orkanger. Omleggingen innebærer at dagens E39 mellom Høgkjølen og Orkanger vil bli omklassifisert til fylkesveg. Vegen bygges med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking fra Harangen til Stokkhaugen og med 8,5 meter vegbredde videre til Høgkjølen.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i september 2015. I tillegg til foreslåtte midler i 2015, settes det av 30 mill. kr i statlige midler til refusjon til Sør-Trøndelag fylkeskommune.

### Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsandal – Voss – Hella – Sogndal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 77,3 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 10 mill. kr i forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen er det satt av midler til refusjon til bompengeselskapet etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland. I tillegg legges det til grunn lokalt tilskudd til videre utbygging av rv 9 Setesdal.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Det settes også av midler til planlegging av bl.a. prosjektene rv 13 Vik – Vangsnes og rv 13 Oddadalen. Videre settes det av midler til grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 190 mill. kr over post 31 for 2015. I tillegg er det forutsatt 60 mill. kr i bompenger til rv 13 Joberget.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å starte arbeidene med skredsikring av rv 13 Joberget i Hordaland, jf. Prop. 81 S (2013–2014). På grunn av kostnadsøkninger legges det nå opp til anleggsstart våren 2015, mot tidligere forutsatt høsten 2014. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2016 som tidligere forutsatt.

Videre prioriteres midler til å starte arbeidene med skredsikring av rv 13 Deildo i Hordaland.

Det legges opp til anleggsstart i august 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

I tillegg settes det av midler til refusjon til bompengeselskapet for skredsikring av rv 13 Skjervet.

### **Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**

#### E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 982,8 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 1 029 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart på prosjektet E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Prioriteringen er med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

Det prioriteres også midler å utbedre fire delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark. Det legges opp til anleggsstart i april 2015, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019.

I tillegg settes det av midler til å videreføre utbyggingen av E134 Gvammen – Århus i Telemark.

Videre foreslås det statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E134 Stordalstunnelen i Hordaland med tilstøtende veg. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2015.

Innenfor Haugalandspakken i Rogaland prioriteres midler til å videreføre bygging av planskilt kryss mellom E134 og fv 771 i Førrestjørn i Tysvær kommune. Det settes også av midler til å videreføre prosjektet E134 Skjold – Solheim som ventes åpnet for trafikk i desember 2015.

Det prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av Ryfylkesambandet (Ryfast) på rv 13 i Rogaland.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. I tillegg videreføres utbedringen av E134 Grungedal – Grunge kirke med forskutterte midler fra Telemark fylkeskommune og Vinje kommune. Det settes også av midler til planlegging bl.a. til prosjektet E134 Haukelifjell og midler til grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 136 mill. kr over post 31 for 2015. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til refusjon av forskutterte midler fra Rogaland fylkeskommune til utbyggingen av rv 13 Tysdalsvatnet.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E134	Damåsen – Saggrenda <sup>1</sup>	4 390	4 050	500	3 250
E134	Gvammen – Århus	2 320	2 147	250	1 466
Rv 13	Ryfast	7 514	6 643	500	3 979

<sup>1</sup> Foreløpig styrings- og kostnadsramme i påvente av resultat av KS2-prosess.

### *E134 Damåsen – Saggrenda*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 292, og Prop. 1 S (2013–2014), side 57 og 108.

Årsdøgntrafikken på dagens veg varierer fra om lag 5 000 til 19 000 kjøretøy. Dagens veg har ikke tilfredsstillende vegstandard med hensyn til kurvatur og vegbredde. I tillegg går vegen gjennom tettbebygde områder og bykjernen i Kongsberg, noe som gir ulemper som støy, redusert luftkvalitet og rystelser. Strekingen er den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud. I perioden 2005–2012 var det i alt 40 ulykker, med 3 omkomne og 46 skadde. Strekingen er en flaskehals for tungtrafikken.

Prosjektet ligger i kommunene Kongsberg og Øvre Eiker i Buskerud og omfatter bygging av 13,2 km veg i ny trasé forbi Kongsberg. 8,5 km bygges som firefelts veg, og resten som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det bygges fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km. I tillegg bygges det planskilte kryss i Damåsen og i Saggrenda, og om lag 10 km med lokale sideveger.

På den 3,5 km lange delstrekingen Tislegård – Trollerudmoen bygges det fire rundkjøringer. Rundkjøringer brukes i enkelte tilfeller på nasjonale hovedveger, når vegen i tillegg til å være en ren gjennomfartsveg også er en del av byens vegnett. For denne delstrekingen er bruken av rundkjøringer nødvendig på grunn av nærheten til Numedalslågen, jernbanen, boligområder og et kommunalt renseanlegg, samt ønsket om å unngå store inngrep terrenget langs vegen. Bruken av rundkjøringer i stedet for planskilte kryss gir store kostnadsbesparelser og miljøgevinster for prosjektet.

Utbyggingen gir et differensiert vegnett med god framkommelighet for alle trafikantgrupper,

samtidig som problemer med trafikksikkerhet og miljøbelastning langs eksisterende veg blir vesentlig redusert.

Prosjektet omfatter også fullføring av Darbunedføringen på fv 72 og bygging av ny Teigen jernbaneundergang på fv 286. Fullføringen av Darbunedføringen avlastar dagens fylkesveg som går gjennom et boligområde i tettstedet Darbu. Den nye jernbaneundergangen innebærer at jernbanespolet legges om over en strekning på om lag 700 meter. Tiltaket gir bedre framkommelighet og trafikksikkerhet i tillegg til høyere kjørehastighet for tog.

Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av E134 Damåsen – Saggrenda blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Med forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering, er det lagt opp til anleggsstart i mai 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 300 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. 1 S (2013–2014), side 109, og Prop. 156 S (2012–2013).

Strekingen Gvammen – Århus ligger i kommunene Hjartdal og Seljord i Telemark. Prosjektet omfatter bygging av 11,6 km ny veg hvorav 9,4 km i tunnel. Vegen bygges med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking. Den nye vegen fører til at E134 mellom Hjartdal og Seljord kortes inn med om lag 11 km.

Anleggsarbeidene starter i desember 2014, mot tidligere forutsatt i juni 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019, mot tidligere forutsatt i 2018.

*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 (2013–2014), side 109. Prosjektet er vedtatt finansiert med lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012).

Prosjektet er totalt 20,7 km langt 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. Overskuddsmassen fra tunnelene vil bli benyttet til vegareal på Solbakk og nytt næringsareal på Buøy og i Jåttåvågen i Stavanger. Hundvågtunnelen har en fellesstrekning med Eiganestunnelen på om lag 0,9 km.

Sammen med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. I tillegg vil Hundvågtunnelen gi bydelen Hundvåg/Buøy et nytt fastlandssamband og avlaste Bybrua i Stavanger.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av fore-

slåtte midler i 2015 forutsettes 71,3 mill. kr i lokale tilskudd og 359 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

*Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 227,5 mill. kr over post 30 for 2015.

Innenfor denne rammen prioriteres statlige midler til restfinansiering og refusjon for prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud. Det prioriteres også midler til refusjon til bompengeselskapet for utbedring av rv 7 Bugjelet – Bu i Hordaland.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Det settes av midler til planlegging av bl.a. prosjektet rv 7 Hardangervidda (KVV).

Under fornying settes det av midler til rv 52 Venås bru i Buskerud. Det settes også av midler til planlegging og grunnverv.

Det foreslås en statlig ramme på 35 mill. kr over post 31 for 2015. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til refusjon til bompengeselskapet for utbedring av rv 7 Brimnes – Bugjelet i Hordaland.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	2 123	1 698	37	0

*Rv 7 Sokna – Ørgenvika*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 242, og Prop. 1 S (2013–2014), side 110. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 157 S (2009–2010).

Prosjektet omfatter bygging av 17 km ny veg i Buskerud mellom Sokna i Ringerike kommune og Ørgenvika i Krødsherad kommune. Den nye vegen innebærer en innkorting av rv 7 med om lag 20 km.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2014. Midlene i 2015 vil bli benyttet til restarbeider og sluttoppjør. I tillegg er det forutsatt 100 mill. kr i statlige midler til refusjon til bompengeselskapet.

Innenfor Oslopakke 3 prioriteres midler til å starte utbyggingen av E16 Sandvika – Wøyen i

*E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 576,8 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 379 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering for prosjektet E16 Fønhus – Bagn i Oppland. I tillegg er det foreslått å videreføre utbyggingen med statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart i 2015 på strekningen Bagn – Bjørge på E16. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir lagt fram for Stortinget i 2015. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Akershus.

På rv 5 prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av rv 5 Loftesnes bru i Sogn og Fjordane.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak.

Under fornying settes det av midler til å starte utbedringen av E16 Gudvangatunnelen i Sogn og Fjordane. Det settes også av midler til planlegging bl.a. av prosjektene E16 Fagernes – Hande, E16 Skaret – Hønefoss, samt E16 Voss – Arna. Videre settes det av midler til grunnverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 48,0 mill. kr over post 31 for 2015. Midlene vil i all hovedsak gå til delfinansiering av prosjektet E16 Fønhus – Bagn i Oppland.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 500,9 mill. kr over post 36 E16 over Filefjell for 2015. Innenfor denne rammen prioriteres midler til å starte utbyggingen av strekningen Øye – Eidsbru. Det prioriteres også midler til å videreføre utbyggingen av strekningen Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen, og restfinansiering for strekningene Eidsbru – Varpe bru og Smedalsosen – Maristova – Borlaug.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler	Restbehov pr. 01.01.2016
				og annen finansiering i 2015	
E16	Sandvika – Wøyen	4 197	3 836	510	3 106
E16	Fønhus – Bagn inkl. skredsikring	573	521	97	0
E16	Bagn – Bjørgo <sup>1</sup>	1 530	1 390	160	1 190
E16	Øye – Eidsbru	741	674	55	618
E16	Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen	1 802	1 580	400	936
E16	Smedalsosen – Maristova – Borlaug	1 108	819	27	0

<sup>1</sup> Foreløpig styrings- og kostnadsramme.

### *E16 Sandvika – Wøyen*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 294–295, Prop. 1 S (2013–2014), side 110, og Prop. 97 S (2013–2014). Prosjektet er forutsatt delvis bompengefinansiert som en del av Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Dagens E16 mellom Sandvika og Wøyen i Bærum kommune i Akershus er en av landets mest trafikkerte tofelts veger med om lag 35 000 kjøretøy i døgnet. E16 går gjennom Sandvika sentrum og representerer en betydelig barriere og belastning i Sandvika. Prosjektet er en videreføring av den om lag 5 km lange strekningen Wøyen – Bjørnum som ble åpnet som firefelts veg i 2009.

Strekningen er 3,5 km lang, og er planlagt utbygd som firefelts veg i tunnel (Bjørnegårdtunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som firefelts veg i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika, der dagens E16 fjernes og deler av Sandvikaringen rustes opp. Nord for Hamang får dagens E16 funksjon

som lokalveg og som omkjøringsveg når vedlikehold eller hendelser gjør dette nødvendig. Ny E16 legger til rette for å utvikle Sandvika som byområde og reduserer lokale miljøproblemer. Bjørnegårdtunnelen er forberedt for å kunne kobles til en eventuell framtidig E18 i tunnel under Sandvika.

Det er lagt opp til anleggsstart i januar 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 267 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E16 Fønhus – Bagn*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237, og Prop. 1 S (2013–2014), side 111. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 101 S (2011–2012).

Prosjektet omfatter utbedring og dels omlegging av en om lag 10 km lang strekning i Sør-Aurdal kommune i Oppland, inkludert skredsikring ved Bergsund. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde.

Anleggsarbeidene startet i september 2012, og prosjektet åpnes for trafikk i desember 2014. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 2 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E16 Bagn – Bjørge*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 295, Prop. 101 S (2011–2012), og Prop. 93 S (2013 – 2014), side 74.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E16 på strekningen Bagn – Bjørge i Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner i Oppland. Det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen, og arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er i startfasen. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

#### *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 (2013–2014), side 111, og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014). Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet ligger i Vang kommune i Oppland og Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Strekningen har dårlig regularitet vinterstid med kolonnekjøring og stengninger. Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Veg i dagen følger stort sett eksisterende trasé, og legges høyt i terrenget med slake skrånninger for å redusere problemene med snødrev. Veggen bygges med 8,5 meter vegbredde.

Anleggsarbeidene startet i mai 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

#### *E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 237–238, og Prop. 1 S (2013–2014), side 111. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet ligger i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane og omfatter omlegging av en om lag 11 km lang strekning. Veggen bygges med 8,5 meter vegbredde.

Anleggsarbeidene startet i februar 2011. Hoveddelen av prosjektet ble åpnet for trafikk i

juli 2014, mens den resterende delen på om lag 2 km ble åpnet for trafikk i august 2014.

#### *E16 Øye – Eidsbru*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 293–294 og Prop. 1 S (2013–2014), side 60. Prosjektet er siste etappe av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Dagens veg går gjennom Øye sentrum med randbebyggelse, og nær en skole. Fartsgrensen er 60 km/t på det meste av strekningen. I Øye sentrum er det fartshumper med fartsgrense 40 km/t. Veggen har dårlig standard med om lag 6 meter vegbredde og bl.a. to krappe svinger i stigningen opp mot Strondafjorden. Årsdøgntrafikken varierer fra om lag 1 100 til 1 400 kjøretøy med om lag 17 pst. tungtrafikk. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.

Prosjektet omfatter om lag 4 km veg i ny trasé utenom Øye sentrum i Vang kommune i Oppland. Om lag 2 km av veggen legges i tunnel. Veggen bygges med 8,5 meter vegbredde.

Med grunnlag i anslag for prosjektet E16 Øye – Eidsbru, legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 655 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 720 mill. 2014-kr. Prisomregnet til 2015-kr er styringsrammen 674 mill. kr og kostnadsrammen 741 mill. kr.

Det legges opp til anleggsstart i august 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

### **Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund**

#### *E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 2 588,8 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 2 544,6 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til videreføring av prosjektene E6 Minnesund – Skaiberud i Akershus og Hedmark og E6 Frya – Sjoa i Oppland. Det settes også av midler til restfinansiering for prosjektene E6 Dal – Minnesund i Akershus og E6 Øyer – Tretten i Oppland. Det settes også av midler til refusjon for prosjektet E6 Dal – Minnesund.

Det legges opp til å starte utbyggingen av nytt kryss for avkjøringen fra E6 mot Oslo lufthavn Gardermoen med forskutterte midler fra Oslo Lufthavn Gardermoen AS. Det legges opp til anleggsstart i mai 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

Videre prioriteres midler til å videreføre prosjektet E6 Oppdal sentrum i Sør-Trøndelag. Anleggsarbeidene startet i september 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i august 2015. Det settes også av midler til restfinansiering for E6 Nidelv bru – Grillstad, og til restfinansiering og refusjon for prosjektet rv 706 Nordre avlastningsveg i Trondheim.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler og bompenger til forberedende arbeider og anleggsstart i 2015 på prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Sør-Trøndelag. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Innenfor Miljøpakke Trondheim legges det til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart på prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen.

Det prioriteres også midler til å videreføre utbyggingen av prosjektet rv 4 Lunner grense – Jaren inkl. Lygna sør i Oppland.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Det er bl.a. prioritert midler til å videreføre etablering av midtrekkverk på strekningen Biri – Vingrom på E6 i Oppland. Det er også prioritert midler til statlig bidrag til nye bymiljøavtaler.

Det planlegges å kompensere fysisk for inngrep i Åkersvika naturreservat, ved å etablere nye verneområder som erstatning for de som går tapt med utbyggingen.

Under fornying settes det av midler til bl.a. rehabilitering av Smestad-, Tåsen- og Granfosstunnelene på rv 150 i Oslo. Det settes også av midler til planlegging til bl.a. prosjektene E6 Vingrom – Ensby, E6 Kolomoen – Biri, E6 Ringeby – Frya, samt E6 Ulsberg – Melhus. Det settes også av midler til grunnerverv.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E6	Minnesund – Skaberud	6 461	6 344	1 234	242
E6	Frya – Sjoa	6 638	6 004	1 436	2 458
E6	Vindåsliene – Korporalsbrua <sup>1</sup>	940	850	100	720
E6	Jaktøya – Klett – Sentervegen <sup>1</sup>	2 811	2 620	200	2 313
E6	Nidelv bru – Grillstad <sup>2</sup>	4 702	4 440	82	196
Rv 4	Lunner grense – Jaren og Lygna sør	2 510	2 341	648	689

<sup>1</sup> Foreløpig styrings- og kostnadsramme

<sup>2</sup> Kostnadsramme og prognose for sluttkostnad omfatter også E6 Værnes – Kvithamar.

#### *E6 Minnesund – Skaberud (Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen)*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 245, 247 og 254, St.prp. nr. 82 (2008–2009) Prop. 13 S (2011 – 2012) og Prop. 1 S (2013–2014), side 112 og 142. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert. Prosjektet er tredje og siste etappe av utbyggingen av E6 til firefelts veg mellom Gardermoen og Kolomoen.

Strekningen Minnesund – Skaberud gjennom Eidsvoll kommune i Akershus og Stange kommune i Hedmark er om lag 22 km lang. Utbyggingen av E6 inngår i Fellesprosjektet E6 – Dovreba-

nen som også omfatter utbygging av dobbeltsporet jernbane på den 17 km lange strekningen Langset – Kleverud.

Anleggsarbeidene startet i mai 2012. I juni 2013 gikk hovedentreprenøren på den søndre delen av anlegget konkurs. Nye kontrakter ble inngått i november 2013. Konkursen har medført en kostnadsøkning på om lag 300 mill. kr i forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2013–2014). Opprinnelig var det planlagt at hele prosjektet ville bli åpnet for trafikk høsten 2014. Konkursen har medført at om lag 19 km av ny E6 vil bli åpnet for trafikk i desember 2014, mens de



resterende 3 km i sør ventes åpnet for trafikk i juni 2015.

Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 336 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 328 mill. kr er forskuttering av statlige midler.

#### *E6 Frya – Sjoa*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 247–248, Prop. 51 S (2013–2014), Prop. 1 S (2013–2014), side 113, og Prop. 97 S (2013–2014). Prosjektet er delvis bompengefinansiert, 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. Veggen bygges i ny trasé på nesten hele strekningen og legges utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. I tillegg inngår planskilte kryss på Frya, Harpefoss, Vinstra, Kvam og Sjoa, en døgnhvileplass for tungtransporten og to tunneler på 3,7 km og 4,4 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2016. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 1 153 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet, hvorav 289 mill. kr er forskuttering av statlige midler.

#### *E6 Vindåsliene – Korporalsbrua*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 302, Prop. 1 S (2011–2012), side 97, og Prop. 93 S (2013–2014), side 74–75.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av E6 mellom Ulsberg og Melhus i Sør-Trøndelag. På grunn av plansituasjonen og manglende avklaring av finansieringen for deler av strekningen, legges det opp til en etappevis utbygging med delstrekningen Vindåsliene – Korporalsbrua i Midtre Gauldal kommune som første etappe. Det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) gjenstår. Regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av prosjektet blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

#### *E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 301–303 og Prop. 172 S (2012–2013). Prosjektet er delvis bompengefinansiert innenfor Miljøpakke Trondheim trinn 2.

Prosjektet er en videreføring av utbyggingen mellom Jaktøya og Tonstad. Den nordligste delen fra Sentervegen til Tonstad ble åpnet for trafikk høsten 2013.

Dagens veg mellom Jaktøya og Sentervegen er en tofelts veg med årsdøgntrafikk på 15 000 kjøretøy i sør og 24 000 kjøretøy i nord. Den store trafikkb belastningen sammen med liten krysskapasitet og sterk stigning mellom Klett og Sandmoen, fører til dårlig framkommelighet i flere perioder av døgnet. I tillegg er strekningen ulykkesbelastet og har mange støyutsatte boliger.

Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg over en strekning på 7,9 km. Fra Jaktøya til Sandmoen følges i hovedsak dagens vegtrasé. På den første delen vil det bli bygd parallell lokalveg, og opp til Sandmoen blir stigningen slakket ut fra 7 til 6 pst. Fra Sandmoen til Sentervegen flyttes E6 østover. Dovrebanen legges om med ny jernbanebru over E6, og like nord for denne bygges en viltovergang. Prosjektet omfatter også bygging av planskilte kryss på Klett og Hårstad og ombygging av dagens planskilte kryss på Sandmoen. Tilrettelegging for gående og syklende ivaretas ved bygging av 3,5 km gang- og sykkelveg fra Klett og nordover til Heimdal langs fv 900.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektet, men arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) pågår. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til styringsramme og kostnadsramme så snart det foreligger nærmere avklaringer og før anleggsstart.

Det er lagt opp til anleggsstart høsten 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 100 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E6 Nidelv bru – Grillstad*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, St.prp. nr. 68 (2006–2007), St.prp. nr. 24 (2007–2008), St.prp. nr. 45 (2007–2008), St.prp. nr. 31 (2008–2009) og Prop. 1 S (2013–2014), side 113. Prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithamar er delvis bompengefinansiert.

Utbyggingen omfatter 5,4 km firefelts veg inkl. Strindheimtunnelen på 2,6 km under Møllenberg og fram til Strindheimkrysset.

Anleggsarbeidene startet i april 2009. De siste delene av prosjektet, inkl. Strindheimtunnelen, ble åpnet for trafikk i juni 2014. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 23 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2015 går til restarbeider.

#### *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, Prop. 50 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2013–2014), side 113–114. Prosjektet er delvis bompengefinansiert, 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, hovedsakelig i ny trasé. Vegen legges i en 1,7 km lang tunnel øst for Gran sentrum. Det bygges tre planskilte kryss, flere bruer og underganger og om lag 2 km gang- og sykkelveger. Dagens veg vil bli tilpasset sin nye funksjon som lokalveg, bl.a. med tiltak i Gran sentrum.

Utbyggingen på Lygna sør omfatter om lag 3,4 km tofelts veg med midtrekkverk, hovedsakelig i ny trasé. På grunn av stigningsforholdene bygges det forbikjøringsfelt på hele strekningen i nordgående kjøreretning, og på vel 1 km i sørgående kjøreretning.

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 strekningen ventes åpnet for trafikk høsten 2016. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 580 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 210,5 mill. kr over post 30 for 2015.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til restfinansiering for prosjektet rv 3 Åsta bru med

tilstøtende veg i Hedmark. Prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2014.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Det settes også av midler til planlegging bl.a. til prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet. Prosjektet planlegges for gjennomføring som OPS-prosjekt. Videre settes det av midler til grunnerverv.

#### *Rv 15 Otta – Måløy*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 26,6 mill. kr over post 30 for 2015.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

#### *E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 298,9 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 24,7 mill. kr i bompenger og forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Med forskutterte midler fra Avinor AS videreføres byggingen av gang- og sykkelveg på rv 658 Gjøvsund – Røysa inkl. en undergang.

Under fornying settes det av midler til å utbedre E136 Måndalstunnelen i Møre og Romsdal. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 56 mill. kr over post 31 for 2015. I tillegg er det forutsatt 10 mill. kr i bompenger. Midlene går i sin helhet til restfinansiering for prosjektet Vågstrandtunnelen på E136 i Møre og Romsdal.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for		Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
			sluttkostnad	for		
E136	Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen	1 696	1 695		256	92

### *E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 251–252, og Prop. 1 S (2013–2014), side 115. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 80 S (2011–2012).

Prosjektene ligger i kommunene Rauma og Vestnes i Møre og Romsdal. Prosjektet Tresfjordbrua omfatter bygging av 2,8 km ny veg, inkludert bru over Tresfjorden. Av dette er selve kryssingen av Tresfjorden om lag 2 km lang; selve brua på 1 290 meter og en sjøfylling på om lag 700 meter. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde. Det bygges også lokalveger og gang- og sykkelveger. Utbyggingen korter inn E136 med om lag 13 km. Fra Vikebukta til Helland, som er kommunesentrum i Vestnes, blir vegen om lag 22 km kortere.

Prosjektet Vågstrandtunnelen omfatter en tunnel på om lag 3,6 km og om lag 1,2 km ny veg i dagen. Omlegging av lokalveger og bygging av gang- og sykkelveg inngår også i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i september 2012. Vågstrandtunnelen åpnes for trafikk i desember 2014, mens Tresfjordbrua ventes åpnet for trafikk i oktober 2015. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 16 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet.

### Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 35,3 mill. kr over post 30 for 2015.

Innenfor denne rammen prioriteres programområdene utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Det settes også av midler til planlegging og grunnerverv.

Videre foreslås 5 mill. kr i statlige midler over post 31 for 2015. Midlene går i sin helhet til restfinansiering av prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads-	Prognose	Statsmidler	Restbehov
		ramme	for	og annen	pr.
			sluttkostnad	finansiering	01.01.2016
				i 2015	
Rv 70	Oppdølstranda	1 156	1 045	5	6

### *Rv 70 Oppdølstranda*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 252–253, Prop. 50 S (2009–2010), Prop. 75 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2013–2014), side 115.

Prosjektet ligger i Sunndal kommune i Møre og Romsdal. Utbyggingen omfatter skredsikring av en om lag 9 km lang strekning, hvorav 7,6 km er i tunnel.

Anleggsarbeidene startet i august 2011, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2014.

### **Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot Sverige**

#### E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 421,2 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 351 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å starte utbyggingen av prosjektet E6 Helgeland nord.

Videre legges det til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart i 2015 på prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering for Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S (2013–2014).

Det prioriteres også midler til restfinansiering av prosjektet E6 Harran – Nes bru på E6 i Nord-Trøndelag som ble åpnet for trafikk i desember 2013. I tillegg settes det av midler til refusjon til bompengeselskapet for prosjektet rv 80 Løding – Vikan i Nordland.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming.

Under fornying settes det av midler til straktiltak i tunnelene på E6 mellom Ranheim og Værnes i Sør- og Nord-Trøndelag, og til å starte utbedringsarbeidene i flere av tunnelene på E6 mellom Korgfjellet og Fauske i Nordland. Det settes også av midler til planlegging bl.a. til prosjektene E6 Grong – Nordland, E6 Kvithammar – Åsen, E6

Ranheim – Værnes, E6 Sørrelva – Borkamo, samt E6 Åsen – Steinkjer. Videre settes det av midler til grunnerverv.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E6	Helgeland nord	1 876	1 735	225	1 366
Rv 80	Hunstadmoen – Thallekrysset	2 466	2 139	270	1 612

### *E6 Helgeland nord*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 312, og Prop. 1 S (2013–2014), side 116. 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 til 8,5 meter, utretting av svinger samt forsterkning av bæreevne i eksisterende vegtrasé. Prosjektet er ventet å gi en redusert reisetid på om lag 11 minutter.

For å legge til rette for effektiv gjennomføring av utbedringsarbeidene, vil det bli 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 får en varighet på 15 år og kalles en «vegutviklingskontrakt».

På grunn av manglende interesse ved utlysningen av prosjektet, har Statens vegvesen en dialog med bransjen før prosjektet lyses ut på nytt. Det var opprinnelig forutsatt anleggsstart høsten 2014, men det tas nå sikte på anleggsstart i mars 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019, mot tidligere forutsatt i 2018. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 125 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapet.

### *Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset*

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 313. Prosjektet er en del av Bypakke Bodø og er foreslått delvis bompengefinansiert, 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 redusere trafikken på dagens veg med om lag 17 000 kjøretøy.

Dette vil eliminere køproblemer på dagens veg samtidig som det gir bedre trafiksikkerhet og miljø for beboerne og de myke trafikantene. Strekningen Bodøelv – Thallekrysset og Bodøelv – Gamle riksveg (riksvegarm mot flyplassen) bygges om til firefelts veg med rundkjøringer. Dette vil fjerne køer i alle kryss og gi god framkommelighet for kollektivtrafikken. Alle kryssinger av riksvegen for gående og syklende vil bli plan-skilte. Parallelt med riksvegen bygges nye gang- og sykkelveger og eksisterende forbedres.

Med forbehold om Stortingets tilslutning til foreslått opplegg for delvis bompengefinansiering, er det lagt opp til anleggsstart i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 220 mill. kr stilt til disposisjon fra 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 875,7 mill. kr over post 30 for 2015. I tillegg er det forutsatt 264,9 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet E6 Hålogalandsbrua. I tillegg prioriteres midler til videreføring av prosjektet E6 Kråkmofjellet nord som ventes åpnet for trafikk i oktober 2015.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende og trafiksikkerhetstiltak.

Innenfor Vegpakke Harstad settes det av statlige midler og bompenger til en rekke programområdetiltak på rv 83, bl.a. til utbedring av flere kryss og bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Kanebogen – Byskillet, tunnel mellom Seljestad og Sama og en rekke støy- og kollektivtil-

tak. Vegpakke Harstad er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 119 S (2013–2014).

Under fornying settes det av midler til utbedring av Tromsøysundtunnelen på E8 i Troms.

Det settes også av midler til planlegging til bl.a. prosjektene E6 Sørfoldtunnelene, E6 Ulsvågskaret, E6 Sørbotn – Laukslett, Transportnett Tromsø, samt E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjord – Langvassbukta. E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjord – Langvassbukta planlegges for gjennom-

føring som OPS-prosjekt. Videre settes det av midler til grunnerverv.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 195 mill. kr over post 31 for 2015. Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet E10 Trældal – Leirvik som gjennomføres som en del av prosjektet E6 Hålogalandsbrua i Nordland. I tillegg settes det av midler til restfinansiering for prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E6	Hålogalandsbrua, inkl skredsikring E10 Trældal – Leirvik	3 629	3 172	670	953
E10	Solbjørnneset – Hamnøy	911	864	108	0

#### *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 (2013–2014), side 117. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012).

Prosjektet ligger i Narvik kommune i Nordland. Utbyggingen omfatter 6,4 km ny veg fra Ornes like nord for Narvik sentrum via en 220 meter lang tunnel til Karistranda. Herfra bygges Hålogalandsbrua over Rombaken til Øyjord. Brua bygges som hengebru med total lengde 1 533 meter. På Øyjord går deler av ny veg gjennom en 300 meter lang tunnel til Stormyra der den knyttes til eksisterende E6/E10. Veggen bygges med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking.

Prosjektet korter inn E6 med 18 km og reduserer kjøretiden med 15–20 minutter mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

I prosjektet inngår også skredsikring av 1,5 km av E10 på strekningen Trældal – Leirvik, hvorav 1,1 km legges i tunnel.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2015, mot tidligere forutsatt oktober 2014. Hålogalandsbrua ventes åpnet for trafikk i 2017. Av foreslåtte midler i 2015 forutsettes 8 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

#### *E10 Solbjørnneset – Hamnøy*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 260, som del av de store skredsikrings tiltakene i Vest-Lofoten, Prop. 119 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2013–2014), side 117–118.

Prosjektet ligger i kommunene Flakstad og Moskenes i Nordland og omfatter en tunnel og flere skredoverbygg og skredvoller.

Anleggsarbeidene startet i september 2011. Tunnelen gjennom Hamnøyfjellet ble åpnet for trafikk i desember 2013. Resten av prosjektet åpnes for trafikk i desember 2014. Midlene i 2015 går til restarbeider og sluttoppgjør.

#### *E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger*

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 683,4 mill. kr over post 30 for 2015.

Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av E6 Sørkjosfjellet. I tillegg settes det av midler til restarbeider i forbindelse med utbedringen av E8 Riksgrensen – Skibotn som åpner for trafikk i november 2014.

Videre prioriteres midler til E105 Elvenes – Hesseng i Sør-Varanger i Finnmark. Ved behandlingen av Prop. 1 S (2012–2013) var det lagt opp til å gjennomføre utbyggingen i to etapper med Rundvannet – Hesseng som første etappe. Det legges nå opp til å bygge ut hele strekningen som ett prosjekt for å sikre kostnadseffektiv anleggsdrift, jf. Prop. 93 S (2013–2014). I tillegg settes det av

midler til restfinansiering for utbyggingen av E105 Storskog – Elvenes.

Innenfor programområdene prioriteres midler til utbedringstiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og servicetiltak. Det settes også av midler til planlegging til bl.a. prosjektene rv 94 Skaidi – Hammerfest, E6 Kvænangsfjellet, E6 Nordkjosbotn – Hatteng og E6 Avlastningsveg Alta. Videre settes det av midler til grunnverv.

Under fornying settes det av midler til utbedring av Kvalsund bru på rv 94 i Finnmark, samt diverse forsterkningsarbeider på strekningene Skaidi – Hammerfest på rv 94 og Halsebakken – Brennfjell på E6 i Finnmark.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 241,5 mill. kr over post 31 for 2015. Innenfor denne rammen prioriteres midler til å videreføre prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen. I tillegg settes det av midler til restarbeider og sluttoppgjør for prosjektet E69 Ytre Sortvik som åpnes for trafikk i oktober 2014.

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig ramme på 416,7 mill. kr over post 37 E6 vest for Alta for 2015. Innenfor denne rammen prioriteres midler til anleggsstart for strekningen Storsandnes – Langnesbukta og til å videreføre utbyggingen av Halselv – Møllnes. Det settes også av midler til sluttoppgjør for utbyggingen av Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft.

(i mill. 2015-kr)

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2015	Restbehov pr. 01.01.2016
E6	Indre Nordnes – Skardalen	1 248	1 155	232	872
E6	Sørkjosfjellet	998	932	230	445
E6	Storsandnes – Langnesbukta	657	597	63	534
E6	Halselv – Møllnes	1 052	954	290	330
E6	Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft	871	864	64	0

#### *E6 Indre Nordnes – Skardalen*

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321, Prop. 1 S (2013–2014), side 118–119, og Prop. 97 S (2013–2014).

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet fram til Manddalen på østsiden. Prosjektet omfatter også en bru over Manddalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6. Prosjektet vil føre til en innkorting av E6 med 7,9 km, og en reduksjon i kjøretiden med om lag 10 minutter.

Anleggsarbeidene starter i oktober 2014, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

#### *E6 Sørkjosfjellet*

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 320–321, Prop. 156 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2013–2014), side 118.

Prosjektet ligger i Nordreisa kommune og omfatter bygging av 2,3 km ny veg i dagen og 4,7 km tunnel mellom Langslettkrysset (fv 866 til

Skjervøy) og Sørkjosen. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde. I tillegg inngår utbedring av om lag 2 km veg sør-vestover fra Langslettkrysset. Den nye vegen vil korte inn E6 med 1,8 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2016.

#### *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 (2013–2014), side 60. 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. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde. Den nye vegen korter inn E6 med om lag 4 km.

Det legges opp til anleggsstart i september 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

*E6 Halselv – Møllnes*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, Prop. 175 S (2012–2013) og Prop. 1 S (2013–2014), side 119. Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Prosjektet omfatter delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 12,9 km lang strekning. I prosjektet inngår bl.a. bygging av to tunneler, Kråknestunnelen på om lag 2,4 km og Storvikatunnelen på om lag 1,2 km. Vegen bygges med 8,5 meter vegbredde. Den nye vegen vil korte inn E6 med om lag 2 km.

Anleggsarbeidene startet i desember 2013, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2016.

*E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 263, Prop. 53 S (2010–2011), Prop. 1 S (2013–2014), side 119 og Prop. 21 S (2013–2014). Prosjektet er en del av den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta.

Anleggsarbeidene startet i mars 2011, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2013. Foreslåtte midler i 2015 går til sluttoppgjør med entreprenører.

## Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

### Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1330	Særskilte transporttiltak	1 557 403	1 786 600	1 802 888	0,9
1331	Infrastrukturfond	10 000 000	20 000 000	40 000 000	100,0
	Sum kategori 21.40	11 557 403	21 786 600	41 802 888	91,9

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4331	Infrastrukturfond			871 000	
	Sum kategori 21.40			871 000	

Programkategorien omfatter ulike ordninger knyttet til kollektivtransport, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes, og bevilgninger i tilknytning til infrastrukturfondet. Det foreslås bevilget 41,8 mrd. kr. Av dette gjelder 1 803 mill. kr særskilte transporttiltak og 40 mrd. kr infrastrukturfondet. Avkastningen fra fondet er 871 mill. kr i 2015.

Til ulike ordninger som skal bidra til å styrke kollektivtransporten foreslås det å bevilge 46,2 mill. kr til særskilt tilskudd til kollektivtransport, 975,6 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og 25 mill. kr til planlegging av Fornebubanen. Basert på avtalen for perioden 2012–2019 foreslås 756,1 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes.



**Nærmere om budsjettforslaget****Kap. 1330 Særskilte transporttiltak**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	783 516	78 300	46 248
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>		945 300	975 550
63	Særskilt tilskudd til Førnebubanen			25 000
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	773 887	763 000	756 090
	Sum kap. 1330	1 557 403	1 786 600	1 802 888

I tillegg ble det ved Stortingets behandling av Prop. 93 S/Innst. 260 s (2013–2014) bevilget 65 mill. kr på post 61.

**Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport**

Det foreslås å bevilge 46,2 mill. kr, fordelt med 4 mill. kr til ordningen med forsøk med kollektivtransport i distriktene 31,2 mill. kr til drift og utvikling av systemer for elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegger og 11 mill. kr til forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov.

**Tilskudd til tilgjengelighetstiltak**

Siden 2006 er det tildelt midler til tiltak for et mer tilgjengelig kollektivtransportsystem i kommuner og fylkeskommuner. Formålet med ordningen har vært en raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører i arbeidet med å gjøre hele reisekjeden universelt utformet. Det er gitt tilskudd til kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under tilgjengelighetstiltak innenfor det statlige ansvarsområdet. Den lokale egenandelen skal være på minst 25 pst.

I 2013 ble det gitt tilsagn om midler til 37 ulike tiltak. Midlene gikk bl.a. til å oppgradere Majorstuen trikkeholdeplass i Oslo, sjåfør opplæring i Finnmark, kartlegge kaianlegg i Stavanger, oppgradere knutepunktene Asker bussterminal, Ås terminal og Bruhagen i Møre og Romsdal. I tillegg ble det gitt midler til å oppgradere holdeplasser i flere fylker, bl.a. i Vestfold, Rogaland, Hedmark, Akershus og Agderfylkene.

Det ble i 2014 tildelt midler til 26 tiltak i 21 fylkeskommuner og kommuner. Dette omfatter mid-

ler til bl.a. markere trappeneser på T-banestasjoner i Oslo, videreføre oppgradering av holdeplasser i bl.a. Grenland og Agder, oppgradere bussterminaler i Akershus, etablere sanntidsinformasjon i Trondheimsregionen og kartlegge og prosjektere fylkeskommunale ferjekaier i Hordaland.

Midlene utbetales etter at tiltakene er gjennomført, og Statens vegvesen har kontrollert at de er utført som forutsatt.

I budsjettforslaget for 2015 er fylkeskommunenes budsjett styrket, og forslaget for fylkesveger er betydelig over gjennomsnittlig årlig økonomisk ramme i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017. Dette vil gjøre fylkeskommunene bedre i stand til å gjennomføre tilgjengelighetstiltak på vegnettet og styrke samarbeidet mellom forvaltningsnivåene for å heve kvaliteten på infrastrukturen langs statlig og fylkeskommunal veg. Regjeringen foreslår derfor å avvikle ordningen fra 2015. Prosjekter som har fått tilsagn om midler og som ikke blir ferdige i 2014, sluttføres, jf. at ev. ubrukte bevilgninger kan overføres til neste budsjettår.

**Kollektivtransport i distriktene**

I 2007 ble det etablert en tilskuddsordning til forsøksprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene med mål om å styrke kollektivtilbudet gjennom mer effektiv samordning av offentlige virkemidler, jf. St.prp. nr. 69 (2006–2007) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2007* og Innst. S. nr. 230 (2006–2007). Ordningen har forutsatt en lokal egenandel på minimum 50

pst. I perioden 2007–2014 har Samferdselsdepartementet tildelt 150 mill. kr til kollektivprosjekter over hele landet. I 2012 ble ordningen utvidet til også å omfatte regional ekspressbusstrafikk. Resultatene for 2013 viser bl.a. god måloppnåelse spesielt innenfor bestillingstrafikken i fylkene. Det ble i 2014 tildelt 17,2 mill. kr til i alt 39 ulike prosjekter i 13 fylker.

Erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkeskommunene og andre myndigheter har vært en viktig del av ordningen, og flere av de gjennomførte tiltakene blir nå tatt i bruk andre steder.

I Innst. 13 S (2013–2014) har flertallet i komiteen en merknad om ordningen om kollektivtransport i distriktene. Komiteens flertall bestående av representantene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig folkeparti og Venstre, mener at behovet for nye kollektivtiltak er størst i områder med konsentrert bebyggelse. Videre uttaler komiteens flertall: «Tilskuddsordningen «Kollektivtransport i distriktene» (KID) er en relativt ny ordning og det er usikkert om måloppnåelsen er god nok. Flertallet mener derfor det er naturlig at regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2015 vurderer om det finnes andre mer målrettede og effektive innretninger for å styrke samferdselstiltakene i distriktene.» Det foreslås 4 mill. kr i 2015 med sikte på å avvikle det statlige engasjementet fra 2016.

### **Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov**

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport). Ordningen omfatter i hovedsak fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet, er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke. Fylkeskommunene differensierer tilbudet mellom godkjente brukere og gir flere reiser til personer med særlige behov, og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig.

Samferdselsdepartementet satte i 2012 i gang et forsøk rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Forsøket var opprinnelig ment å vare i to år, til 1. april 2014, men ble forlenget til ut 2014. Det er bevilget totalt 28 mill. kr til ordningen i perioden 2012–2014. Formålet med forsøket er å gi et forbedret tilbud til TT-brukere med særlige behov og å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes egne midler til TT-

ordningen. Brukerne betaler en egenandel for denne tjenesten i samsvar med fylkeskommunenes eget regelverk. Det er lagt vekt på at forsøkene gjennomføres i samarbeid med brukerorganisasjonene. Midler er tildelt fylkeskommunene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold. I 2014 ble det utbetalt midler etter at fylkene hadde avgitt en statusrapport for 2013.

Forsøket skal evalueres av de tre fylkeskommunene. Regjeringen legger opp til at forsøket videreføres i påvente av evalueringen og foreslår 11 mill. kr til dette formålet i 2015.

### **Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering**

Lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. Reisende som har behov for å bytte mellom ulike transportmidler og/eller krysse fylkesgrenser, erfarer at dette i mange tilfeller er tungvint fordi reiseinformasjon og takst- og rabattsystemer ikke er samordnet.

I arbeidet med nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering er det lagt til grunn at forskjeller og barrierer i reisekjedene som følge av ulikheter mellom fylker, trafikkselskaper og trafikkslag skal fjernes, slik at de reisende skal kunne planlegge for sine reiser sammenhengende fra dør til dør og betale for dem samlet. Utvikling av felles nasjonale rammer og infrastruktur for billettsystemer o.l. skal gjøre samordning mellom ulike lokale systemer mulig og derved også gjøre det enklere og mer attraktivt å benytte kollektivtransport, jf. omtale i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Arbeidet koordineres av Statens vegvesen og gjennomføres i tett samarbeid med fylkeskommunene og transportnæringen.

En nasjonal reiseplanlegger forutsetter en rutedatabank med ruteinformasjon fra hele landet. Vegdirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utviklet en rutedatabank, men det er foreløpig ikke bestemt hvordan denne bør organiseres. Enheten som skal drive rutedatabanken vil ha ansvar for å innhente og gjøre tilgjengelig reiseinformasjon fra all kollektivtransport. Rutedatabanken vil gjøre data tilgjengelig for alle som vil lage en nettportal – en søkeside på internett eller en mobilapp – som de reisende kan bruke. Enhver aktør kan utarbeide en reiseplanlegger basert på nasjonale rutedata, og kan i denne framheve egne tjenester og konkurransefortrinn. For å sikre søkeresultater basert på

objektive kriterier, skal det også etableres en nasjonal, konkurransenøytral nettportal.

Det er et mål at en i framtida skal kunne søke fram, bestille og betale en kollektivreise i en og samme operasjon, slik en kan gjøre i dag bl.a. hos NSB og flyselskaper. Ved organisering av rute-databanken bør en derfor søke en løsning som legger til rette for effektiv samhandling mellom de organisatoriske enhetene som skal drive med henholdsvis reiseplanlegging og elektronisk billettering. Det vurderes ulike løsninger for organisering, og Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Det er utarbeidet nasjonale retningslinjer for elektronisk billettering i kollektivtransporten. Retningslinjene skal bl.a. sikre samhandling mellom ulike operatørers billettsystemer, som gjør det mulig å kjøpe billetter på tvers av administrative og geografiske grenser, og ulike billettsystemer. Uten et overordnet system vil elektronisk billettering bare fungere innenfor det enkelte administrative område, dvs. at en ikke vil kunne løse en billett til reiser som består av delreiser med ulike transportselskap eller ulike fylkeskommunale selskap.

I dag har alle fylkeskommuner og NSB anskaffet utstyr som er i henhold til retningslinjene for elektronisk billettering. Med erfaring fra innføring av nye billettsystemer i enkelte byer, er det viktig at takstsystem og rabattordninger i bunn ikke er kompliserte og sterkt varierende. Det gjenstår mye for å få en mer enhetlig takststruktur i hele landet. Det oppleves at det er svært ulik tilnærming og interesse blant landets kollektivselskaper/eiere til et felles takst- og billettsystem og behovet for dette. Det er dermed oppgaver av både teknisk og organisatorisk art som må løses for at samme reisekort skal kunne benyttes i hele landet. Videre gjenstår arbeid knyttet til teknologiutvikling, ikke minst for billett kjøp med mobiltelefon og med å harmonisere de ulike takstsystemene ved å samordne definisjonene av kundekategorier, slik at verdidelen (reisepengene) i en elektronisk billett kan benyttes på kollektivtransport i hele landet.

Regjeringen foreslår 31,2 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering i 2015. Om lag 22,5 mill. kr av dette vil gå til drift av rute-databank og forvaltningstjenester i forbindelse med elektronisk billettering som testing og sertifisering av tekniske løsninger, mens 8,7 mill. kr settes av til videreutvikling.

### **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 975,6 mill. kr. Forslaget er i tråd med klimaforliket, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) *Norsk klimapolitikk* og Innst. 390 S (2011–2012). Rammen for er ordningen nedfelt i Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013).

Belønningsordningen skal stimulere storbyområdene til å føre en areal- og transportpolitikk for mindre bruk av personbil og et bedre bymiljø. Avtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet. Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater (etterskuddsvis tildeling) og/eller vilje (dokumentert gjennom lokale vedtak) til å gjennomføre tiltak eller ta i bruk virkemidler som på kort og lengre sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen.

Mål knyttet til utviklingen av persontransporten i avtaleperioden er fastsatt i avtalene. Departementet legger i oppfølgingen av avtalene vekt på at målet nås. Måloppnåelsen vurderes etter objektive kriterier. Byområdene står fritt til å endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene tildeles til byområdene, skal de rapportere om utviklingen i det foregående året.

Samferdselsdepartementet har i 2014 fastsatt et endelig rammeverk for bymiljøavtaler, jf. omtalen under 21.30 Vegformål. Det framgår her at belønningsordningen og bymiljøavtalene har felles mål, og at det er en fordel om så mange som mulig av de relevante virkemidlene håndteres i sammenheng. Belønningsordningen skal derfor innlemmes i bymiljøavtalene så raskt som praktisk mulig. I praksis betyr dette at for byområder, som har belønningsavtale ut 2016, vil det ikke inngås nye belønningsavtaler dersom det er aktuelt å inngå bymiljøavtale for 2017 eller tidligere. For andre byområder kan det være aktuelt med belønningsavtale fram til bymiljøavtale inngås.

De første fireårsavtalene ble inngått i 2009. Følgende områder har i 2014 fireårige avtaler:

- Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune (Bergensregionen) for 2011–2014 med en total ramme på 550 mill. kr

- Kristiansandsregionen for 2013–2016 med en total ramme på 285 mill. kr (80 mill. kr i 2015)
- Trondheimsregionen for 2013–2016 med en total ramme på 620 mill. kr (170 mill. kr i 2015)
- Oslo/Akershus med en ramme for 2013–2016 på til sammen 1 020 mill. kr (280 mill. kr i 2015)
- Stavangerregionen (Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes og Sola) for 2013–2016 med en ramme på til sammen 215 mill. kr (60 mill. kr i 2015)
- Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan) for 2013–2016 med en ramme på i alt 215 mill. kr (60 mill. kr i 2015)
- Nedre Glommaregionen (Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg) for perioden 2014–2017 med en ramme på i alt 215 mill. kr (50 mill. kr i 2015).

Utbetalinger etter avtalene er avhengig av Stortingets vedtak om bevilgninger det enkelte år.

Midler i 2014 er utbetalt i tråd med avtalte beløp etter at byområdene rapporterte om resultater i 2013. Buskerudbyen var eneste byområde der 2013 var siste år i avtaleperioden. De oppnådde ikke målene som var nedfelt i avtalen.

Departementet er i dialog med Buskerudbyen og Tromsø om eventuelle nye avtaler.

### **Post 62 Belønningsordning sykkelveger**

Ved behandlingen av Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014* og Innst. 260 S (2013–2014) ble det bevilget 10 mill. kr til en ny belønningsordning for sykkelveger. Ordningen skal omfatte investeringer i infrastruktur for sykkel, og være rettet mot kommunalt og fylkeskommunalt sykkelvegnett.

Tilskuddsordningen foreslås flyttet til kap. 1320 og er omtalt under programkategori 21.30 Vegformål.

### **Post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen**

Ny T-bane til Fornebu fra Majorstuen via Lysaker, Vækerø og Skøyen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu, som har potensial for å ta framtidig trafikkvekst, bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo og samtidig legge til rette for byutvikling langs traseen mellom Lysaker og Majorstuen. Dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen og vil ikke kunne dekke framtidige økte behov som følge av planlagt byutvikling på Fornebu. En god kollektivløsning vil

bedre kollektivtilbudet på Fornebu, Lysaker, Vækerø og Skøyen, samt knytte disse områdene til resten av T-banesystemet og bidra til høyere kollektivandel. Banen vil redusere bussbehovet mellom Fornebu og Oslo sentrum.

Fornebubanen er en del av Oslopakke 3. Det pågår arbeid med planlegging etter plan- og bygningsloven i Bærum kommune og i Oslo kommune. Det ventes at reguleringsplan er vedtatt i Bærum i 2014. Oslo kommune tar sikte på å behandle saken i 2015.

Det foreslås 25 mill. kr som statlig tilskudd til planlegging av Fornebubanen. Forutsetningen for et slikt tilskudd at det blir inngått en helhetlig bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Midlene utbetales først etter at det er inngått en bymiljøavtale med Oslo og Akershus.

Dette er i tråd med regjeringens løfter om større statlig engasjement for å realisere gode kollektivløsninger i de fire største byområdene. Satsingen ligger ikke inne i Nasjonal transportplan 2014–2023.

### **Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes**

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og godstransport nord for Tromsø. Det foreslås å bevilge 756,1 mill. kr i 2015.

Gjeldende avtale med Hurtigruten ASA for perioden 2012–2019 ble inngått etter en anbuds-konkurranse. I henhold til avtalen skal staten kjøpe sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 5 120 mill. 2011-kr i hele kontraktperioden. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av avtaleperioden. Avtalen sikrer daglige seilinger hele året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner i mellom. Overfor passasjerer omfatter forpliktelsen i gjeldende avtale befordring av distansepassasjerer. Dette er reisende som kun kjøper billett for reise på selvvalgt strekning og består fortrinnsvis av lokale reisende.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall distansepassasjerkilometer gikk ned med 10 pst. fra 2012 til 2013. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode gikk ned med 15 pst. I følge Hurtigruten ASA skyldes nedgangen både lavere flybillettpriser og økt konkurranse med privatbilen. Selskapet har iverksatt og gjennomført tiltak for å øke antall distansepassasjerer.

I 2013 oppnådde Kystruten Bergen – Kirkenes en regularitet på 95,4 pst.

**Kap. 1331 Infrastrukturfond**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
95	Innskudd av fondskapital	10 000 000	20 000 000	40 000 000
	Sum kap. 1331	10 000 000	20 000 000	40 000 000

**Post 95 Innskudd av fondskapital**

Regjeringen vil i tråd med regjeringsplattformen etablere et infrastrukturfond på 100 mrd. kr som skal bygges opp på inntil fem år. Det overordnede målet med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. I 2013 og 2014 er det bevilget i alt 30 mrd. kr til infrastrukturfondet. Bruken av avkastningen fra innskuddet i 2013 og 2014 går fram av omtalen under kap. 4331, post 85.

For 2015 foreslås det å bevilge 40 mrd. kr i kapitalinnskudd i fondet. I tråd med vanlig praksis

for liknende statlige fond blir det lagt til grunn at innskuddet får en rente som tilsvarer rente på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet. Bevilgningstakten på oppbyggingen av fondet er hittil raskere enn det regjeringsplattformen legger til grunn. Med det foreslåtte innskuddet vil infrastrukturfondet i 2015 ha 70 mrd. kr i kapital. Departementet vil i statsbudsjettet for 2016 komme tilbake til bruken av avkastningen av innskuddet i 2015.

**Kap. 4331 Infrastrukturfond**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
85	Avkastning infrastrukturfond			871 000
	Sum kap. 4331			871 000

**Post 85 Avkastning**

Innskuddet i infrastrukturfondet i 2013 og 2014 på i alt 30 mrd. kr gir i 2015 en avkastning på 871 mill. kr. Regjeringen foreslår at avkastningen fordeles slik:

- 479 mill. kr til fornying av riksvegnettet
- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet
- 87 mill. kr til kystformål.

## Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1350	Jernbaneverket	12 084 113	16 177 800	17 698 787	9,4
1351	Persontransport med tog	2 878 661	3 047 000	3 196 870	4,9
1354	Statens jernbanetilsyn	79 098	78 800	79 094	0,4
1355	Baneservice AS	30 000			
	Sum kategori 21.50	15 071 872	19 303 600	20 974 751	8,7

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4350	Jernbaneverket	863 333	693 000	650 617	-6,1
4354	Statens jernbanetilsyn	17 820	13 000	13 362	2,8
4355	Baneservice	16 221			
5611	Aksjer i NSB AS	296 000	260 000	300 000	15,4
	Sum kategori 21.50	1 193 374	966 000	963 979	-0,2

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Sundvolden-erklæringen og i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og Innst. S. 450 (2013–2014). Regjeringen har som mål at Nasjonal transportplan skal overoppfylles. Jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet, økt kapasitet og forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken er prioritert i planperioden.

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor jernbane omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn, eierstyring av NSB AS og Baneservice AS og kjøp av persontransporttjenester med tog.

Jernbanen er ett av regjeringens hovedsatsingsområder. Til jernbaneformål foreslås det bevilget til sammen om lag 21 mrd. kr, som er en økning på om lag 1,7 mrd. kr eller 8,7 pst. fra saldert budsjett 2014. Regjeringens jernbanesatsing må sees i sammenheng med stor befolkningsvekst i de store byområdene og behovet for å vri mer av reiseaktiviteten over på kollektivtransport. Satsingen på jernbaneinfrastrukturen og økt kjøp av persontransport med tog er viktige deler av regjeringens tilrettelegging for bedre togtilbud i Østlandsområdet med innføring av et nytt rutetilbud fra desember 2014.

Til Jernbaneverket foreslås det bevilget 17 698,8 mill. kr i 2015, som er en økning på om

lag 9,4 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2014. For å sikre framdriften på de store investeringsprosjektene foreslås det bevilget til sammen 11 174,7 mill. kr til jernbaneinvesteringer, som er en økning på 1 166,2 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2014. Den store økningen har sammenheng med oppstart av anleggsarbeidene på det nye dobbeltsporet fra Oslo S til Ski. Det foreslås bevilget 6 378,7 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, som er en økning med 321,8 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2014. Økningen går til nødvendig fornying av jernbaneinfrastrukturen som øker med om lag 26 pst. Arbeid med fornying vil i hovedsak bli konkurranseutsatt. Budsjettforslaget gir en oppfølgingsgrad etter to år på 52,6 pst. av planrammen for perioden 2014–2017, og ligger dermed an til å overoppfylle målsetningene i Nasjonal transportplan. For drift og vedlikehold er oppfølgingsgraden 47,0 pst., og for jernbaneinvesteringene er oppfølgingsgraden 56,6 pst.

Til kjøp av persontransport med tog foreslås det bevilget 3 196,9 mill. kr. Dette vil gi et økt tilbud på Sørlandsbanen, Trønderbanen, nye tog på Østfoldbanen og opprettholde tilbudet på Kongsvingerbanen.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 79,1 mill. kr.

Det foreslås å ta ut utbytte fra NSB AS i 2015 på 300 mill. kr.

### Tilstandsvurdering og hovedutfordringer

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det lagt en strategi for å videreføre en sterk satsing på jernbanetransport. Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå målet om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Det er fortsatt store utfordringer med å tilby et forutsigbart og konkurransedyktig jernbanetilbud med tilstrekkelig kapasitet. I Nasjonal transportplan er det derfor lagt opp til å øke investeringene i jernbanen betydelig.

Regjeringen ønsker økt effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportsektoren samlet sett. Den ønsker å oppnå dette gjennom bl.a. å løse organisatoriske og strukturelle utfordringer i jernbanesektoren. Regjeringen arbeider derfor med en reform av jernbanesektoren for å oppnå en hensiktsmessig styringsstruktur, forretningsmessig organisasjonsform og tydelige mål. Kundeorientering står sentralt i dette reformarbeidet som er nærmere omtalt i Del III.

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport,

sykkel og gange. Togtilbudet har en sentral rolle i å dekke behovet for daglige pendlerreiser inn og ut av byene. Det er derfor satt i gang et KVVU-arbeid som skal vurdere kollektivtransportløsninger i Oslo-området. I Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til trinnvis utbygging av dobbeltspor i hele InterCity-området på Østlandet, og Jernbaneverket har startet planleggingen.

Transportpolitikkenes mål om *transportsikkerhet* bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde. Målet er at jernbanetransporten ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlige skader på mennesker, miljø eller materiell. Jernbaneverket ivaretar hensynet til sikkerhet gjennomgående fra konseptutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen. Statens jernbanetilsyn skal være en aktiv pådriver for en sikker og hensiktsmessig jernbane.

*Bedre framkommelighet* i transportsystemet er et overordnet mål i samferdselspolitikken. For persontransport på jernbane innebærer det å gjennomføre tiltak som reduserer reisetiden og/eller øker kapasiteten samtidig som driftsstabiliteten i togtrafikken forbedres. Driftsavbrudd i togtrafikken er en stor belastning for togbrukerne (passasjerer og vareeiere) og svekker togets konkurranseevne og omdømme. Belastningen for passasjerene oppleves som ekstra stor når informasjonen som formidles ved driftsavvik, er utilstrekkelig og/eller ikke blir gitt i tide. Bedre kunde- og trafikkinformasjon er derfor prioritert. Standarden i det sentrale jernbanenettet rundt Oslo S og i Østlandsområdet har økt de siste årene, noe som har gitt betydelig bedre driftsstabilitet. Det er likevel fortsatt store utfordringer, og økt togtrafikk gir økt sårbarhet for avvik i togtrafikken.

*Bedre tilgjengelighet* er viktig for persontransporten med jernbane. Dette vil sammen med universell utforming bidra til at nye grupper kan benytte togtilbudet, samtidig som det øker kvaliteten for alle togpassasjerene. Store variasjoner i standard og utforming av infrastruktur og togmateriell gjør dette krevende i dag. Økt standardisering bidrar til bedre tilgjengelighet og universell utforming. Dette er et omfattende og langsiktig arbeid.

I desember 2014 iverksettes det nye togtilbudet for Østlandsområdet, med noen justeringer på grunn av forsinket framdrift i ombyggingen av Høvik stasjon. NSB AS har bestilt 81 nye togsett som settes i trafikk etter hvert som de blir levert. Det første ble levert i slutten av 2011, og de siste er planlagt levert i 2016. Disse skal etter hvert

også erstatte om lag 25 av de eldste togsettene. De nye togsettene er lengre enn de gamle som skal fases ut, og det investeres i lengre plattformer og bedre tilgjengelighet. Jernbaneverket bygger ut hensettingskapasiteten flere steder på Østlandet. Forbedret togtilbud med flere avganger og nye togsett krever også økt kapasitet i strømforsyningen til togframføring.

Regjeringen vil legge til rette for å overføre godstransport fra veg til jernbane der dette er hensiktsmessig. Godstransport på jernbane har et relativt konkurransefortrinn ved transport av store og regelmessige volumer over lange avstander, men har likevel tapt markedsandeler til veg de siste årene. For å bedre framkommeligheten for godstransport på jernbane prioriteres investeringer i kapasitetsøkende tiltak som nye/forlengede kryssingsspor, samt forsterket banestrømforsyning. Transportetatene gjennomfører en bred samfunnsanalyse av godstransporten for å styrke transportsektorens kunnskapsgrunnlag om behov, løsninger og tiltak.

Flere togselskaper konkurrerer om kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene. Statens jernbanetilsyn overvåker markedene for jernbanetransport, for å bidra til et effektivt jernbanemarked med effektiv konkurranse og like vilkår. Det samlede transporttilbudet på jernbanenettet er et samspill og en avveining mellom trafikksamsetning (ulike togslag, ulik fart og ulikt stoppmønster), kapasitetsutnyttning og framføringshastighet. Dette påvirker den effektive kjøretiden, tilbudet av transportkapasitet og driftsstabiliteten i togtilbudet. Godstransporten er særlig følsom for dårlig regularitet og store driftsavbrudd. Ofte er det ikke mulig å bruke alternative kjøreveger for togene, og det er vanskelig å etablere alternativ transport på kort varsel. Jernbaneverket har fått ansvaret for konkurranseutsetting av driften av godsterminalene som i dag drives av CargoNet AS/RailCombi AS, for å sikre en effektiv og konkurransenøytral drift av godsterminalene.

*Klimaendringene* med økt omfang av flom og ras er en stor utfordring for jernbanen og gir betydelige merkostnader og ulemper for Jernbaneverket, togselskapene og togbrukerne. De siste årene har det vært flere store driftsavbrudd etter flom og ras. Dette har vært en vesentlig årsak til svak vekst i persontransporten utenfor Oslo-området og nedgang i godstransporten (utenom malmtrafikken på Ofotbanen). Lav driftsstabilitet i jernbanetransporten påfører samfunnet kostnader i form av tidstap når personer og gods ikke kommer fram som planlagt. Dovrebanen var eksempelvis stengt i 26 dager fra 22. mai 2013, da det

oppsto skader på til sammen 300 ulike steder. Hendelsen medførte 1 825 forsinkelsestimer og 500 innstillinger i 2013. Arbeidet med å sette infrastrukturen i stand pågår i 2014, og driftsstabiliteten på strekningen er dårlig. Regjeringen vil derfor øke bevilgningene til fornying av eksisterende infrastruktur, for å gjøre denne mer robust mot ras og flom. Dette vil kreve betydelig innsats over flere år.

*Kompetanseutvikling og rekruttering* innen planlegging, prosjektering og jernbanefagene, er en sentral utfordring for Jernbaneverket, da det er en relativt høy gjennomsnittsalder på personell med jernbanetekniske fagbrev i etaten, og det er lagt opp til økt aktivitet i jernbanesektoren. 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 og opprette et kompetansesenter for å utvikle jernbanefaglig kompetanse. Jernbaneverket samarbeider med utdanningsinstitusjoner som NTNU om utdanning innen jernbanefag. Antall lærlingplasser videreføres på dagens nivå. Erfaringsoverføring i fagene er viktig på grunn av anleggenes kompleksitet, alder og gammel teknologi. Ulike typer anlegg innebærer at det er viktig å sikre sertifisert personell til å drifte og vedlikeholde infrastrukturen i årene framover.

Jernbaneverket er en svært stor oppdragsgiver og skal bidra til å utvikle stabile og levedyktige leverandørmarkeder. I 2014 kjøper Jernbaneverket varer og tjenester for til sammen om lag 13,2 mrd. kr, som er 81,5 pst. av bevilgningen. Etaten er avhengig av velfungerende og effektive markeder, særlig markedet for jernbanetekniske varer og tjenester. Den store økningen i investeringene som det er lagt opp til i Nasjonal transportplan 2014–2023, krever økt innsats for å sikre nok kapasitet og kompetanse innen kritiske fagområder, både i Jernbaneverket og markedene. I 2013 var det utfordringer i markedet for jernbanetekniske tjenester, som førte til uforutsigbarhet og økonomiske vanskeligheter med oppsigelser og permitteringer for flere leverandører. Jernbaneverkets strategi for å utvikle leverandørmarkedet for jernbanetekniske tjenester skal bidra til økt forutsigbarhet for leverandørene. Jernbaneverket arbeider med å forbedre markedskommunikasjon og kontraktstrategier overfor leverandørene.

Jernbaneverket skal utnytte disponible midler mest mulig effektivt. I Nasjonal transportplan 2014–2017 er det stilt krav om at etatene skal effektivisere 10–15 pst. av kostnadene knyttet til



egen virksomhet, målt mot en forventet utvikling av disse kostnadene uten effektiviseringstiltak. Jernbaneverket har satt i gang et omfattende effektiviseringsprogram som allerede viser gevinster. Det vises til nærmere omtale i eget avsnitt under «Kapittel 1350 Jernbaneverket» og i del III.

### Resultatrapport 2013

Rapporteringen er inndelt etter hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010–2019, og det rapporteres på fastsatte mål i Prop. 1 S (2012–2013).

Dette omfatter framkommelighet, trafikkutvikling og punktlighet, oppetid og regularitet, sikkerhet, miljø og universell utforming. Utgangspunktet er at bevilgningene til jernbaneformål skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanenettet og togtilbudet.

Tabell 5.23 oppsummerer måloppnåelsen for Jernbaneverket i 2013. Omtalene av de enkelte områdene nedenfor er supplert med resultater for NSB AS der disse er relevante.

Tabell 5.23 Jernbaneverket – mål og resultater 2013

Parameter	Resultat 2012	Mål 2013	Resultat 2013	Mål 2019
<i>Sikkerhet</i>				
Antall drepte gj.snitt siste 20 år	5,7	5,6	5,4	4,2
Antall personskader gj.snitt siste 3 år	267	183	288	139
Antall hendelser med personskade	277	177	310	135
<i>Punktligheit</i>				
Oppetid i pst.	98,8	99,2	98,6	99,3
Regularitet i pst.	97,8	99,0	97,9	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>				
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse	73	71	72	77
Brukerundersøkelse blant togselskapene <sup>1</sup>	54	76	53	90
<i>Økonomi</i>				
Fornyingsgrad <sup>2</sup>	94,7	100,0	71,1	100

<sup>1</sup> Poengskalaen for Jernbaneverkets brukerundersøkelse blant togselskapene er omregnet fra en skala fra 1 til 5 til en skala fra 1 til 100.

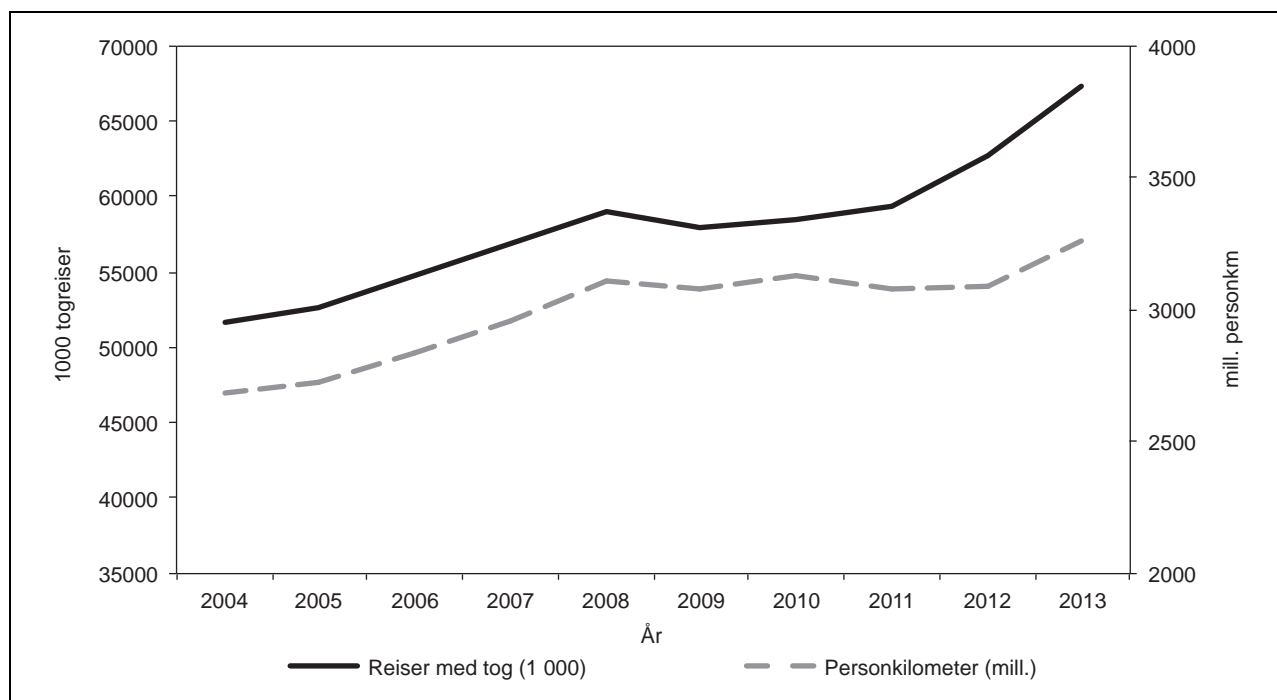
<sup>2</sup> Fornyingsgrad er regnskapsført fornying i pst. av årlige gjennomsnitt i NTP 2010–2019 inkl. Oslo-prosjektet som gjennomføres på post 30.

Innenfor sikkerhet ble målet for gjennomsnittlig reduksjon av antall drepte oppnådd i 2013. Målene for antall personskader og hendelser med personskade ble derimot ikke nådd. Målene for driftsstabiliteten i togtrafikken for 2013 ble ikke oppnådd. Resultatene for oppetid og regularitet i 2013 er omtrent på nivå med resultatene i 2012. Både Jernbaneverket og NSB AS oppnådde henholdsvis mål og minimumskrav for kundetilfredshet i 2013, målt ved resultat i NSBs kundeundersøkelse. Resultatutviklingen innen sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet er nærmere omtalt nedenfor.

### Framkommelighet

#### Trafikkutvikling – persontog

Figur 5.4 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2004–2013, i transportvolum (antall reiser) og transportarbeid (antall personkilometer). De siste ti årene har det vært en vekst i antall togreiser på om lag 30 pst. og en vekst i antall personkilometer på om lag 21 pst. Om lag 79 pst. av alle togreiser i 2013 var med lokaltog. Av dette sto lokaltrafikken i Oslo-området (inkludert Flytoget) for 70 pst.



Figur 5.4 Persontrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Veksten i antall reisende fra 2012 til 2013 var størst i InterCity-trafikken på Østlandet med 12,7 pst. Tilsvarende var veksten 6,9 pst. for lokaltogene i hele landet, inkludert Flytoget. Veksten for

lokaltog i Stavanger var 5 pst. fra 2012 til 2013. Fra 2012 til 2013 er det noe lavere vekst i antall personkilometer enn antall passasjerer, dvs. at gjennomsnittlig reiselengde har blitt kortere.

Tabell 5.24 Persontrafikk med tog på ulike togtyper i 2013

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		Km pr. reise
	1 000 reiser	Andel i pst.	Mill. personkm	Andel i pst.	
Lokaltog Oslo	39 313	58,5	911,7	28,0	23
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	6 135	9,1	179,3	5,5	29
Flytoget	6 541	9,7	330,3	10,1	50
Mellomdistanse <sup>1</sup>	11 677	17,4	839,5	25,8	72
Langdistanse og nattog <sup>2</sup>	3 096	4,6	954,4	29,3	308
Grensekryssende tog	489	0,7	44,7	1,4	91
Sum alle togtyper	67 251	100	3 259,9	100	48

<sup>1</sup> Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog

<sup>2</sup> Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

Kilde: Statistisk sentralbyrå

En viktig faktor i trafikkutviklingen for persontransport med jernbane er tilbudet av setekapasitet på persontogene. Samferdselsdepartementet har i trafikkavtalen med NSB AS satt krav til levert setekapasitet. NSB skal i avtaleperioden 2012–

2017 opprettholde eller øke den totale setekapasiteten sammenliknet med inngangen til avtaleperioden. Kravene er ytterligere konkretisert for rushtidstrafikken inn og ut av Oslo for nærtrafikk og InterCity-trafikk. I 2013 leverte NSB gjennom-

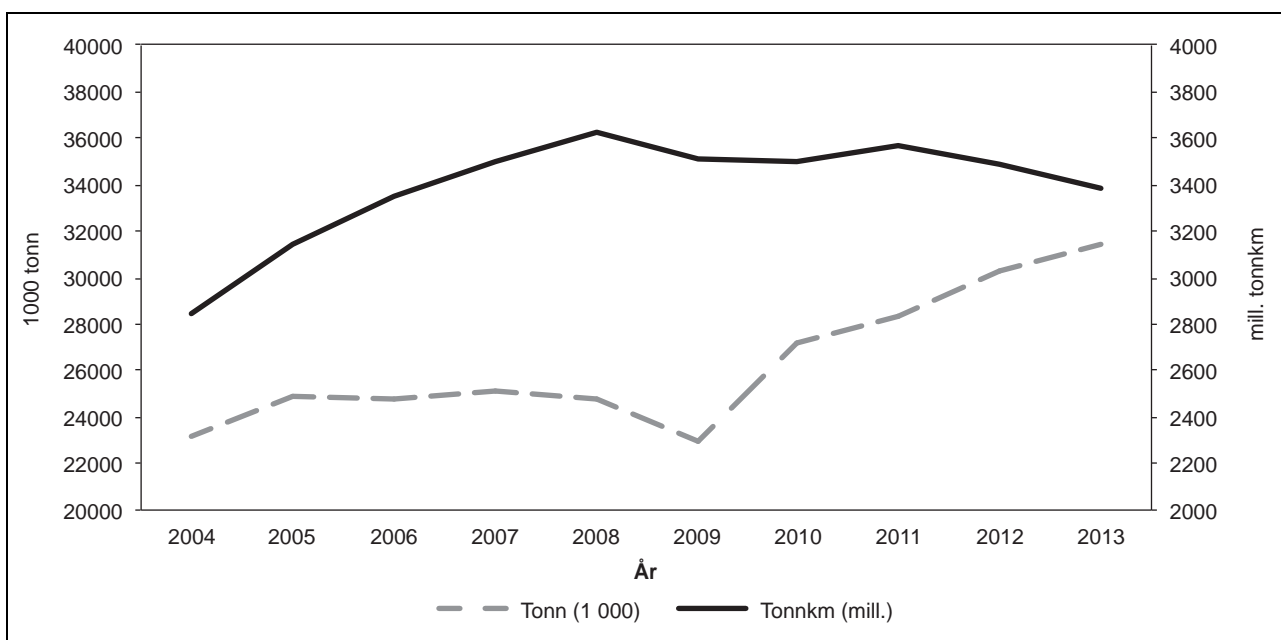
gående mer setekapasitet enn kravet, både i morgen- og ettermiddagsrushet og midt på dagen på virkedager. Transportkapasiteten i rush er nå på mange linjer fullt utnyttet og trengsel er et stort problem. Før videre utbygging av dobbeltspor kan gi grunnlag for økt frekvens, ligger potensialet for å øke kapasiteten i å tilby flere avganger med doble togsett i rushtidstrafikken. Dette forutsetter flere tog og større kapasitet til hensetting (parke-ring) når togsettene ikke er i drift.

#### Trafikkutvikling – godstog

Figur 5.5 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2004–2013, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). De siste ti årene har det vært en vekst i transportarbeidet på om lag 18,9 pst., mens veksten i transporterte tonn var 35,6 pst. Veksten i antall tonn fra 2008 til 2012 gjaldt særlig malmtrafikken på Ofotbanen, som står for over halvparten av antall tonn gods på norsk jernbane. I 2013 gikk malmtransporten noe ned, men med økt import av ferrolegeringer var importvolumet samlet sett omtrent uendret. Eksportvolumet totalt økte i

2013, noe som skyldes økt tømmertransport. Det var en nedgang på 3 pst. i transportarbeidet fra 2012 til 2013. Malmtransporten på jernbanen utgjør over 70 pst. av transporterte godsmengder (tonn), men bare om lag 30 pst. av transportarbeidet (tonnkilometer). Innenlands malmtransport utgjør 14,2 pst. av det totale transportvolumet og bare 4,3 pst. av det totale transportarbeidet.

Intermodal godstransport, dvs. godstransportenheter som kan fraktes av flere transportmidler (bil, tog, båt, etc., f.eks. standardiserte konteinere), utgjorde 14,8 pst. av transporterte mengder (tonn) på det norske jernbanenettet i 2013 og 63,0 pst. av transportarbeidet (tonnkilometer). I 2013 ble det totalt fraktet nær 570 000 TEU (standard måleenhet for intermodal godstransport, der TEU tilsvarer én 20-fots konteiner) på det norske jernbanenettet, som var en nedgang på 18,9 pst. fra 2012. Konkurransen fra lastebiltransporten blir stadig sterkere og da særlig knyttet til utenlandske aktører. Samtidig er godstransporten på jernbanen særlig berørt av de omfattende driftsavbruddene som har vært etter ras og flom. Toget har betydelige markedsandeler mellom de fire største byregionene.



Figur 5.5 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå

#### Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for at den samlede trafikkavviklingen kan skje som planlagt. Etaten skal identifisere, prioritere og gjen-

nomføre tiltak i infrastrukturen og i ruteplanene for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. Jernbaneverket følger opp at togselskapene gjennomfører togproduksjonen i samsvar med oppsatte ruteplaner.

Den største utfordringen de siste tre årene har vært mer ekstremvær med flom, ras og store skader på infrastrukturen og påfølgende driftsavbrudd. Dette har hatt spesielt store konsekvenser for godstrafikken med mange innstilte tog. Jernbanenettet har få eller ingen omkjøringsmuligheter når deler av infrastrukturen faller ut. Der slike fins, har de en annen standard, f.eks. Rørosbanen som ikke er elektrifisert.

Det kjøres stadig flere tog på det norske jernbanenettet, og når feil oppstår blir derfor flere tog berørt. Daglig kjøres det om lag 1 590 tog på det norske jernbanenettet. Det var om lag 4 pst. eller 58 flere tog pr. dag i 2013 enn i 2012. Siden 2009 har den daglige togproduksjonen økt med 96 tog eller 6,4 pst. I 2013 var om lag 77 pst. av togproduksjonen persontog, om lag 12 pst. var godstog og 11 pst. var andre tog (posisjonskjøring, arbeidstog mv.). Den økte togtettheten innebærer også at tilbakestillingsevnen etter feil er lavere, og at flere tog må innstilles for å gjenopprette en normal driftssituasjon.

På noen strekninger og knutepunkter kjøres det så mange tog at infrastrukturen er erklært overbelastet. Disse strekningene og knutepunktene er særlig sårbare for driftsavvik. Strekningene Hamar-Lillehammer, Lillestrøm-Kløfta, Oslo S-Ski (i rushtid), Oslo S-Lysaker (i rushtid) og Bergen-Arna, er og har vært overbelastet de siste årene. Strekningen Stavanger-Nærbø var overbelastet fram til 2011. Nå er den overbelastede delen

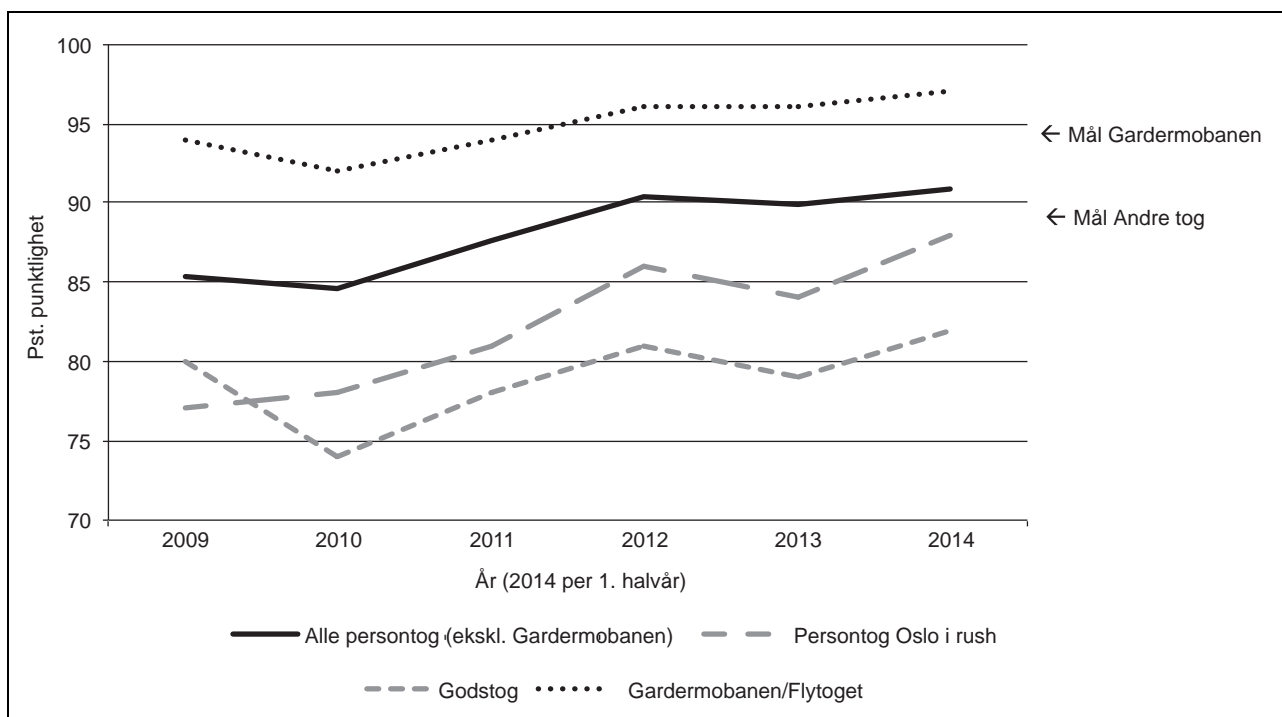
av strekningen begrenset til Sandnes-Nærbø. Dette illustrerer både virkningen av gjennomførte infrastrukturtiltak de siste årene og behovet for pågående investeringsprosjekter.

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 jernbaneinfrastrukturen, særlig i Oslo-området. Dette framgår av Figur 5.6 nedenfor.

Målet for *punktlighet* er 90 pst. for alle person- og godstog, unntatt på Gardermobanen hvor punktlighetsmålet er 95 pst. Punktligheten regnes som andel tog i rute til endestasjonen. Togene regnes i rute innenfor 3:59 minutter for lokaltog, Flytoget og InterCity-tog, og 5:59 minutter for andre tog.

For alle persontog sett under ett (ekskl. Flytoget) har punktligheten i perioden 2012 til første halvår 2014 vært bedre enn målet på 90 pst., jf. figur 5.6. Punktlighetsutviklingen for Flytoget er stabil og god, med 96 pst. i 2012, 2013 og første tertial 2014. Punktligheten for persontogene i Oslo i rushtidstrafikken og godstogene derimot ligger under målet på 90 pst. Utviklingen følger imidlertid en oppadgående trend, og særlig persontog Oslo i rushtid nærmer seg nå målet med et resultat i første halvår 2014 på 88 pst.

Godstogene ligger fortsatt et stykke under punktlighetsmålet på 90 pst. Årsakene til dette er sammensatt. To forhold som har påvirket resulta-



Figur 5.6 Utvikling i punktligheten for person- og godstog

tet den siste perioden, er for sen avgang fra utgangsterminalen og forsinkelser fra Sverige. Disse forklarer mer enn halvparten av de totale forsinkelsestimene for godstog.

Gjennom 2013 og inn i 2014 har Jernbaneverket samarbeidet tett med togselskapene for å løse utfordringer knyttet til driftsstabiliteten på jernbanen. Dette samarbeidet har bl.a. ført til finjustering av rutetider, en gjennomgang av prioriteringsreglene for togtrafikken, og en bedre forståelse av de konkrete årsakene til de store forsinkelsene.

*Regulariteten* er andelen av togene som kjøres i henhold til ruteplan. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 er at minst 99,2 pst. av togene skal gå som planlagt. Målet for 2013 var 99,0 pst. Regulariteten i 2013 var 97,9 pst. mens den i første tertial i 2014 var 98,0 pst., som er målet for 2014. For å nå det langsiktige målet må andelen innstilte tog halveres fra dagens nivå med om lag 20 innstillinger pr. 1 000 togavganger, til om lag 10 innstillinger pr. 1 000 togavganger. For å få til dette må feil på infrastrukturen reduseres, spesielt i det sentrale Østlandsområdet, der feil fører til mange innstillinger på grunn av høy togproduksjon.

I 2013 ble antallet innstillinger som følge av feil i infrastrukturen høyere enn i 2012 og høyere enn målsettingen for året. Feil knyttet til bane, signalanlegg og kontaktledning utgjør om lag 4 100 innstillinger. Innstillinger som følge av ytre klimatiske forhold utgjør om lag 1 000 innstillinger, som er omtrent på samme nivå som i 2012. Signalfeil er fortsatt den fremste årsaken til innstillinger (om lag 2 500 i 2013), men omfanget har vært avtakende gjennom 2013. Dette skyldes bl.a. at det er gjennomført en seksjonering av signalanlegget på Oslo S, som gjør at feil som oppstår blir isolert til et begrenset område i stedet for å slå ut hele stasjonen.

*Oppetiden* i jernbaneinfrastrukturen var 98,6 pst. i 2013, som er under målet på 99,0 pst. I første tertial 2014 var oppetiden 99,2 pst., som er over målet for 2014. I 2013 ble det registrert 10 564 forsinkelsestimer. Dette er en økning på om lag 2 100 forsinkelsestimer sammenliknet med 2012 og om lag 2 700 timer høyere enn målet for året.

Store deler av økningen i antallet forsinkelsestimer er relatert til værforhold og konsekvensene av disse. Langvarig kulde og påfølgende mildvær, store nedbørsmengder og snøsmelting medførte behov for tiltak for å ha kontroll med sikkerheten på utsatte banestrekninger. Det ble registrert dobbelt så mange ras i 2013 som i 2012. Forsinkelses-

timer knyttet til ekstremvær og ras utgjorde om lag 2 530 timer. Da Dovrebanen var stengt, ble godstog kjørt over Rørosbanen som er en lengre rute, noe som medførte forsinkelser. Flommen påvirket driftssituasjonen også etter at Dovrebanen ble gjenåpnet etter de første utbedringsarbeidene. Omfattende saktekjøringer medførte ytterligere forsinkelser.

#### Kundetilfredshet

Togpassasjerenes kundetilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet er viktig. Departementet har satt krav til kundetilfredshet overfor NSB AS og Jernbaneverket. Kundetilfredsheten samvarierer sterkt med driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere innsats for bedre punktlighet, regularitet og oppe- tid.

Flytoget AS gjennomfører egne målinger av kundetilfredsheten og oppnådde i 2013 et resultat på 96 av 100 poeng. NSB Gjøvikbanen AS inngår i NSB AS sine kundeundersøkelser og oppnådde 73 av 100 poeng i 2013. Samferdselsdepartementet stiller ikke krav til oppnådd kundetilfredshet i trafikkavtalene med disse to togselskapene. I Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB AS er det satt et minimumskrav på 66 av 100 poeng. Resultatet fra undersøkelsen høsten 2013 ble 69 poeng, som er en forbedring på ett poeng fra våren 2013 og det samme som i 2012. I undersøkelsen gjennomført våren 2014 fikk NSB 72 poeng.

For Jernbaneverket var det satt et mål for 2013 på 71 av 100 poeng. Resultatet ble 72 poeng. I undersøkelsen gjennomført våren 2014, fikk Jernbaneverket 74 poeng, noe som er det beste resultatet som etaten har oppnådd. Jernbaneverket har framgang på samtlige målte områder. Utfordringen framover blir å opprettholde den høye kvaliteten på stasjonsområdene og forbedre kundeinformasjonen i avvikssituasjoner. Planlagte investeringer og tiltak vil bidra til å bedre hele kundeopplevelsen også i avvikssituasjoner.

Togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket måles i etatens egen brukerundersøkelse. Siden 2009 har togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket vært fallende. Undersøkelsen gjennomført i november 2013 viser en framgang på kundeorientering og samarbeid, men totalt sett ble resultatet 53 av 100 poeng, som er en tilbakegang på ett poeng fra 2012. Det er også under målet for 2013 på 76 poeng.

## Sikkerhet

Transportpolitikken bygger på en visjon om at jernbanetransport ikke skal føre til drepte eller alvorlig skadde, eller skade på miljø eller materiell. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det satt et mål om en gjennomsnittlig årlig forbedring på minimum 4,5 pst.

I den siste 10-årsperioden har det i gjennomsnitt vært om lag 5 dødsfall pr. år i ulykker knyttet til jernbanen. De fleste av disse gjelder personer eller biler som krysser spor ved planoverganger. Målene for antall personskader og antall hendelser med personskade for 2013 ble ikke nådd. Dette forklares i stor grad av en økende rapportering av personskader med mindre skadeomfang.

Sikkerhetsnivået på norsk jernbane er godt sammenliknet med gjennomsnittet i Europa. Statistikken som publiseres av Det Europeiske Jernbanebyrået, ERA, viser at Norge er blant de beste landene med hensyn til antall drepte pr. togkilometer. I Norge var det 0,17 drepte pr. mill. togkilometer mot 0,31 i gjennomsnitt i Europa. I 2013 har Statens jernbanetilsyn registrert at syv mennesker ble drept i jernbaneulykker, hvorav to på t-bane og sporvei, og det var 32 jernbaneulykker og 1 079 alvorlige jernbanehendelser.

Å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Identifisering av nye risikoforhold, f.eks. knyttet til klimapåvirkning, er en viktig del av dette. Jernbaneverket har de siste årene lagt stor vekt på å utvikle virksomhetens sikkerhetskultur, noe som bl.a. har resultert i en markant økning i rapporteringen av tilløp til og faktiske uønskede hendelser. Dette har økt mulighetene for forbedringer.

## Miljø og klima

Jernbaneverket arbeider med å beregne og redusere klimagassutslipp, og utvikler metoder for å tallfeste og rapportere utslipp i et livsløpsperspektiv. Kilder til direkte klimagassutslipp er anleggsmaskiner, tjenestereiser, fyringsolje og diesel-drevne tog. Utslippene ligger på om lag 0,02 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i året. Togselskapenes energiforbruk til togframføring er beregnet å gi et utslipp på drøyt 0,1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2013. Totalt utgjorde klimagassutslippene fra drift av infrastruktur og togframføring i overkant 0,12 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2013. Å overføre person- og godstransport fra veg og fly til elektrisk jernbane er jernbanens viktigste bidrag til å redusere de totale klimagassutslippene. Jernbanever-

ket samarbeider med de andre transportetatene for å dokumentere slike overføringseffekter.

I 2013 fortsatte Jernbaneverket sitt arbeid med energieffektivisering. Energiavregningssystemet Erex som legger til rette for energiøkonomisk togframføring, er en viktig del av dette arbeidet. Jernbaneverket utarbeidet i 2013 en handlingsplan for energieffektivisering i etaten. I handlingsplanen foreslås nye energimål og indikatorer, det redigjøres for hvilke tiltak som bør prioriteres, og mulighetene for økonomiske gevinster. Energiforbruket til togframføring og oppvarming av tog var i 2013 henholdsvis om lag 503 GWh elektrisitet, og 177 GWh diesel. I tillegg kommer et energitap på 126 GWh i forbindelse med distribusjon og omforming av elektrisitet til togframføring. Drift og vedlikehold av infrastrukturen hadde i 2013 et forbruk på om lag 111 GWh elektrisitet og 16 GWh diesel.

Jernbaneverket arbeider med å redusere støypenger gjennom avbøtende tiltak. Jernbanen har nådd det nasjonale målet for støy. Beregninger viser at om lag 2 000 personer er utsatt for innendørs døgnekvivalent støynivå over 38 dB, og at om lag 30 boliger ligger over tiltaksgrensen for støynivå på 42 dB. I 2013 ble det slipt 257 kilometer skinner og 87 sporveksler som bidrar til å redusere støy fra togframføringen, samtidig som det reduserer utgifter til drift og vedlikehold og gir togpassasjerene bedre komfort.

Jernbaneverket fortsatte i 2013 arbeidet med å bevare naturmangfold gjennom å kontrollere og redusere den negative påvirkningen fra utbygging, drift og vedlikehold av jernbanen. I 2013 arbeidet Jernbaneverket med å dokumentere verdifulle naturområder, og det ble jobbet med kartløsning med informasjon om naturverdier på og i tilknytning til Jernbaneverkets grunn og anlegg. Videre arbeidet etaten med vedlikeholdsplaner for vegetasjonsrydding. Det ble omdisponert 4 dekar dyrket mark i forbindelse med jernbanetiltak i 2013.

Dyrepåkjørsler er et problem for dyrevelferd og togtrafikken. I 2013 ble 2 153 dyr påkjørt, som er om lag 10 pst. flere enn i 2012. Jernbaneverkets handlingsplan for å redusere antall dyrepåkjørsler ble ferdig i 2013. Jernbaneverket har gjennomført ulike forebyggende tiltak, bl.a. vegetasjonsrydding, oppsetting av gjerder på utvalgte strekninger og føring. Det er etablert samarbeidsfora med kommuner og andre berørte parter som reindriftnæringen og sauernæringen for de fleste baneområdene. Samarbeidsprosjekter er videreført.

Ingen nyanlegg som ble ferdige i 2013, har hatt inngrep i eller nærføring til kulturmiljø. Ingen

viktige kulturlandskap fikk redusert verdien vesentlig som følge av nyanlegg. To kulturminner har gått tapt eller fått redusert kvalitet. Jernbaneverket har fortsatt arbeidet med å vedlikeholde egne og yte støtte til andres jernbanekulturminner i samsvar med foreliggende forvaltningsplaner. Riksantikvarens vedtak i 2013 om å frede Numedalsbanen og Tinnosbanen innebærer at Jernbaneverkets samlede portefølje av vernede banestrekninger har økt med 85 pst.

Andre viktige miljøforbedrende tiltak som Jernbaneverket gjennomførte i 2013, omfatter masseutskiftning ved lokomotivstallen på Kongsvinger, fjerning av flere store avfallsdeponier og sanering av dieseltanker på Bergensbanen, samt kartlegging av forurensede områder ved Hokksund og Nygården/Hommelvik på Nordlandsbanen.

#### Universell utforming

Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye, og vesentlige endringer av eksisterende stasjoner. For andre endringer er strategien å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Ved tilpasning av eksisterende infrastruktur er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet og topografi mv.

«Tilgjengelig» er et delmål på veggen mot universell utforming. Kravene til «tilgjengelig» er lavere enn kravene til «universell utforming». Universell utforming av stasjoner er todelt og omfatter den fysiske utformingen av stasjonen og av informasjonssystemene.

Ved utgangen av 2013 var tre stasjoner klassifisert som universelt utformet og 101 stasjoner (om lag 30 pst. av stasjonene som står for vel halvparten av persontrafikken) var «tilgjengelige». Jernbaneverket arbeider med teknologiutvikling for et universelt utformet informasjonssystem.

Det vises til del III for en nærmere omtale av universell utforming.

### Nærmere om budsjettforslaget

#### Kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Forslag 2015
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 428 785	6 056 900	6 378 683
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	109 279	112 400	124 858
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 845 031	8 659 500	8 039 625
31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	701 077	1 349 000	3 135 121
33	Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	-59		
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>			20 500
Sum kap. 1350		12 084 113	16 177 800	17 698 787

<sup>1</sup> I Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble kap. 1350, postene 23 og 30 økt med hhv. 4 og 5,8 mill. kr. Videre ble kap. 1350, post 23, økt med 44 mill. kr i Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014).

Det foreslås bevilget 17 698,8 mill. kr til Jernbaneverket i 2015. Dette er en økning på 1 521,0 mill. kr eller 9,4 pst. fra saldert budsjett for 2014.

Til post 23 Drift og vedlikehold, foreslås det bevilget 6 378,7 mill. kr, som er en økning på 321,8 mill. kr eller 5,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014. Av dette er 305 mill. kr Jernbaneverkets andel (35 pst.) av avkastningen fra infrastrukturfondet i 2015, jf. kap. 4331, post 85. Bevilgningen til vedlikehold økes med 13,9 pst. for å gjennomføre nødvendig fornying av jernbaneinfrastrukturen. Det foreslås bevilget 124,9 mill. kr til post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, som er en økning på 11,1 pst. fra saldert budsjett 2014.

Til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur, postene 30 og 31, foreslås det bevilget til sammen 11 174,7 mill. kr, som er en økning på 1 166,2 mill. kr eller 11,7 pst. fra saldert budsjett 2014. Til post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 8 039,6 mill. kr, som er en reduksjon på 619,9 mill. kr eller 7,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014. Bevilgningen dekker behovet for rasjo-

nell framdrift i pågående prosjekter og planleggingen av nye prioriterte prosjekter. Til post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, foreslås det bevilget 3 135,1 mill. kr, som er en økning på 1 786,1 mill. kr fra saldert budsjett 2014.

Den foreslåtte investeringsrammen er nødvendig for å gjennomføre de store pågående investeringsprosjektene på jernbane. I tillegg til oppstart av tunnelentreprisen på Oslo-Ski videreføres i 2015 en rekke infrastrukturtiltak for å kunne bedre togtilbudet i Østlandsområdet, det bygges dobbeltspor på Dovrebanen (strekningen Langset-Kleverud) og Vestfoldbanen (strekningene Holm-Holmestrand-Nykirke og Farriseidet-Porsgrunn), samt modernisering av Østfoldbanens østre linje med bygging av nytt ERTMS-signalsystem og oppgradering av stasjonene på linjen. I 2015 videreføres også arbeidet med å modernisere Trønder-/Meråkerbanen (Hell-Værnes) og Vossebanen (Ulriken tunnel). I tråd med utbyggingstrategien settes det av 540 mill. kr til videre planlegging av nye InterCity-strekninger (inkludert Ringeriksbanen).

#### Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 5.25 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017

Kap.	Post	Betegnelse	NTP		Forslag 2015	Oppf.grad i pst. etter 2 av 4 år
			2014–2017 årlig snitt <sup>1</sup>	Bevilgning 2014 <sup>2</sup>		
1350		Jernbaneverket				
	23	Drift og vedlikehold	6 718,6	6 260,9	6 378,7	47,0
	30	Investeringer i linjen	6 285,3	8 904,7	8 039,6	67,4
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	3 202,2	1 388,1	3 135,1	35,3
		Sum kap. 1350	16 206,0	16 553,7	17 553,4	52,6
		Sum postene 30+31	9 487,5	10 292,8	11 174,7	56,6

<sup>1</sup> Planrammen på Drift og vedlikehold er ikke korrigert med 74 mill. kr i reduserte utgifter og inntekter som konsekvens av redusert salg av strøm til togframføring i budsjettet for 2015.

<sup>2</sup> I Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014) ble kap. 1350, post 23, økt med 44 mill. kr til tiltak som kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift. Denne kompensasjonen skal komme i tillegg til Nasjonal transportplan og er ikke medregnet i oppfølgingen, jf. også ny post 34.

Oppfølgingen av planrammen for Jernbaneverket i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017 er samlet på 52,6 pst. etter to av fire år, og samlet er det for årene 2014 og 2015 bevilget om lag 1,7 mrd. kr mer til Jernbaneverket enn planrammen samlet for de to første årene. Budsjettforslaget for 2015 er til sammen 1,35 mrd. kr høyere enn det årlige gjennomsnittet i NTP for perioden 2014–2017. På post 23 er oppfølgingsgraden på 47,0 pst.

etter to av fire år, og det er et samlet bevilget 797,5 mill. kr mindre enn planrammen for to år. For jernbaneinvesteringene (postene 30 og 31) er oppfølgingsgraden til sammen 56,6 pst. etter to av fire år, og det er til sammen bevilget nærmere 2,5 mrd. kr mer enn planrammen for to år. Dette skyldes i stor grad de høye bevilgningene til post 30, som får en oppfølgingsgrad på 67,4 pst. etter to av fire år, for å holde rasjonell framdrift i pågående



prosjekter og til planleggingen av InterCity utbyggingen.

#### Effektiviseringsprogrammet i Jernbaneverket

Som en oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 har Jernbaneverket utarbeidet et program for effektivisering av etaten. Målet med programmet er at etaten innen 2023 skal redusere kostnadene som etaten selv kan påvirke med 10–15 pst. sammenliknet med forventet kostnadsutvikling uten programmet. Effektiviseringsprogrammet har en samlet plan for årlig gevinst på 0,5 mrd. kr ved utgangen av 2017 og om lag 1,1 mrd. kr ved utgangen av 2023.

Målet for tiltakene som blir gjennomført i 2014 og 2015 er en årlig effektivisering på 200 mill. kr.

Det vises til nærmere omtale av effektiviseringsprogrammet i del III.

#### Mål og prioriteringer 2015

Prioriteringene i budsjettforslaget for 2015 er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt ved behandlingen av Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*.

Målene for bevilgningene til drift og vedlikehold er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil jernbane, ivareta realverdiene i infrastrukturen og legge til rette for å oppnå fastsatte mål for driftsstabilitet i togtrafikken. Bevilgningene til å videreføre igangsatte investeringer i

ny jernbaneinfrastruktur skal bidra til økt sikkerhet, økt kapasitet, redusert framføringstid og mer fleksibel drift for togtrafikken.

Samferdselsdepartementet prioriterer framdriften i pågående prosjekter:

- Nytt og bedre togtilbud på Østlandsområdet – infrastrukturtiltak knyttet til ruteomleggingen og innfasing av nye tog.
- Dovrebanen, dobbeltspor Langset-Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen-E6), som tas i bruk i 2015.
- Vestfoldbanen, dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke, som tas i bruk i 2016.
- Vestfoldbanen, dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn, som tas i bruk i 2018.
- Follobanen, nytt dobbeltspor Oslo S-Ski, med sikte på ferdigstilling i 2021.
- Trønder-/Meråkerbanen, Hell-Værnes, som tas i bruk i 2017/2018.
- Vossebanen, Bergen-Arna, som tas i bruk i 2018/2020.

Det er satt av midler til å videreføre investerings tiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter.

Mål- og resultatstyring er det grunnleggende prinsippet i styringen av Jernbaneverket. Det er satt mål for områdene sikkerhet, punktlighet, kundetilfredshet og økonomi. Tabell 5.26 viser fastsatte mål for Jernbaneverket i perioden 2014–2023.

Tabell 5.26 Jernbaneverket – mål 2015

Parameter	Mål 2014	Mål 2015	Mål 2017	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i> <sup>1</sup>				
Antall drepte siste 5 år	18	22	20	15
Antall personskader (hardt skadd) siste 5 år	39	18	16	12
Antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker»	17	110	101	76
<i>Punktlighet</i>				
Oppetid i pst.	99,0	99,0	99,3	99,3
Regularitet i pst.	98,0	98,0	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Jernbaneverkets resultat i NSBs kundeundersøkelse	72	72	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	70	60	65	70
<i>Økonomi</i>				
Fornyingsgrad i pst. <sup>2</sup>	100	100	100	100

<sup>1</sup> «Mål 2015», «Mål 2017» og «Mål 2023» er iht. nye definisjoner av parametrene, jf. tekst nedenfor.

<sup>2</sup> Fornyingsgrad er faktisk årlig fornying i pst. av årlig gjennomsnitt i NTP 2014–2023.

Jernbaneverket har foreslått å justere måleparametrene for sikkerhet fra og med 2015, med bakgrunn i en gjennomgang som etaten har gjort i 2014. Forslaget skal sikre konsistens i rapporteringene i ulike kanaler, slik at det blir samsvar mellom internrapportering og rapportering i årsrapport, samt med rapporteringene til Statens jernbanetilsyn. Fra og med 2015 er sikkerhetsparametrene basert på «jernbaneulykke» i henhold til Statens jernbanetilsyn sine definisjoner. De nye parametrene er avgrenset til hendelser knyttet til togframføring, og innebærer dermed at rapporteringen i større grad omfatter jernbanen som transportmiddel, og ikke Jernbaneverket som organisasjon. Slik blir det enklere å sammenlikne sikkerheten knyttet til ulike transportformer (jernbanetransport versus veitransport, lufttransport osv.).

Jernbaneverkets risikovurderinger viser at det er risiko for at målene for opptid og regularitet ikke nås på grunn av ekstremvær og klimaendringer. Det er behov for en gjennomgang av drenering og grøfting, med utbedringer der dette er påkrevd. I 2013 var det også mange innstillinger av tog som følge av feil i sikringsanlegget. Forebygging og rask retting av slike feil vil være viktig for måloppnåelsen.

Det er et etterslep i fornying av jernbaneinfrastrukturen. Basert på en ekstern rapport og Jern-

baneverkets beregninger er dette estimert til om lag 17,7 mrd. kr ved utgangen av 2014. For å stoppe økningen av etterslepet er det beregnet at den årlige innsatsen til fornying må ligge på om lag 2,1 mrd. kr. Innenfor Samferdselsdepartementets forslag til bevilgning i 2015 avsettes det om lag 1,9 mrd. kr til fornying. Dette innebærer at etterslepet i fornyingen av jernbaneinfrastruktur øker med om lag 0,2 mrd. kr ved utgangen av 2015, dersom ikke omtalte kostnadsreduksjoner gjør seg gjeldende i 2015. Jernbaneverkets beregning av etterslepet i fornying av infrastrukturen er i stor grad basert på historiske standarder og teknologiløsninger, og den tar ikke hensyn til nye krav, standarder og teknologisk utvikling. Samferdselsdepartementet har derfor i retningslinjene til neste Nasjonal transportplan gitt samferdselsetatene i oppdrag å utrede referanse for hvilken standard for vedlikeholdet som skal legges til grunn for å beregne vedlikeholdsetterslepet i de ulike transportsektorene.

Måloppnåelsen i 2015 avhenger også av utviklingen i 2014, bl.a. gjennomføringen av de siste frekvensøkningene knyttet til «Nytt rutetilbud for Østlandet». Oppfølging av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023 vil bidra positivt til måloppnåelsen.

## Post 23 Drift og vedlikehold

Betegnelse	(i mill. kr)			
	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Endring i pst. 14/15
Drift	3 125,0	3 147,4	3 065,0	- 2,6
Vedlikehold	2 303,8	2 909,5	3 313,7	13,9
Sum post 23	5 428,8	6 056,9	6 378,7	5,3

Det foreslås bevilget 6 378,7 mill. kr til drift og vedlikehold i 2015, som er en økning på 5,3 pst. fra saldert budsjett 2014. Gjennomføringen av Jernbaneverkets effektiviseringsprogram bidrar til at behovet for driftsutgifter i 2015 blir redusert med 2,6 pst. eller om lag 82 mill. kr, og frigjorte midler fra driften brukes til å styrke vedlikeholdet. Vedlikeholdet øker med 404,2 mill. kr eller 13,9 pst. for å gjennomføre nødvendig fornying av jernbaneinfrastrukturen. Av dette er 305 mill. kr Jernbaneverkets andel (35 pst.) av avkastningen fra infrastrukturfondet i 2015, jf. kap 4331, post 85.

### Forslag til fullmakt

Samferdselsdepartementet foreslår å endre fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider. Det foreslås å øke beløpet for forpliktelser som forfaller hvert år, fra 600 mill. kr til 1 300 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Forslaget legger til rette for at Jernbaneverket i større grad kan inngå flere og mer langsiktige vedlikeholds kontrakter, som gir bedre priser fra leverandørene og legger til rette for mer effektiv og forutsigbar gjennomføring av vedlikeholdet. Fullmakten må sees i sam-

menheng med foreslåtte bevilgninger. Samlet gir dette grunnlag for å få mer igjen for pengene som er avsatt til drift og vedlikehold, samtidig som budsjettene vokser.

### Drift

Det foreslås 3 065 mill. kr. til drift under post 23 Drift og vedlikehold i 2015. Sammenliknet med prismeregnet budsjett for 2014 er nivået justert ned med 100 mill. kr i henhold til pålagt effektiviseringskrav i Nasjonal transportplan 2014–2023, og med ytterligere 74 mill. kr på grunn av reduserte utgifter til innkjøp av strøm til togframføring som videreselges til selvkost på kapittel 4350, post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift.

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring, drift av infrastrukturen, utredning og planlegging, samt tekniske og administrative funksjoner. I 2015 prioriteres bl.a. trafikkstyring, vinterdrift, samt plan- og utredningsoppgaver. Drift omfatter også renhold og snørydding på publikumsområdene, og snørydding i spor, på terminaler og i skiftespor. I tillegg omfattes også teknisk og administrativ støtte, eiendomsforvaltning, strømforsyning, omsetning av elektrisk kraft til togframføring m.m. Fra og med 2014 har Jernbaneverket overtatt driftsansvaret for godsterminale som tidligere ble driftet av CargoNet AS.

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. Tiltakene har resultert i en bedre trafikkavvikling de siste vintrene. Beredskapen videreføres på samme nivå vinteren 2014/2015.

Det er behov for å modernisere driften slik at Jernbaneverket settes i stand til å drifte, vedlikeholde og utvikle det nasjonale jernbanenettet på en god og effektiv måte. Med økt aktivitetsnivå er det også nødvendig å øke satsingen på styring og intern kontroll av den samlede virksomheten. Jernbaneverket viderefører arbeidet med å styrke økonomistyringen i 2015. Hensikten er bl.a. å gjøre Jernbaneverket bedre i stand til å måle reell ressursbruk og sørge for en mer effektiv utnyttelse av midlene. Som oppfølging av effektiviseringskravene i Nasjonal transportplan 2014–2023 har Jernbaneverket etablert et effektiviseringsprogram som omfatter store deler av aktivitetene innen trafikkstyring, drift og vedlikehold, samt administrasjon og støttefunksjoner. Målet er både å kunne utføre flere eller bedre driftsaktiviteter

med den samme ressursinnsatsen, samt spare inn midler på drift som kan omdisponeres til nødvendig fornying av jernbanenettet.

Jernbaneverket hadde 3 996 fast ansatte pr. 1. mars 2014. Dette er en økning med 1 040 ansatte siden 2010. Økningen har nær sammenheng med generasjonsskiftet innen jernbanefagene og økningen i aktivitetsnivå i Jernbaneverket. I løpende kroner økte Jernbaneverket omsetningen (bevilgning) pr. ansatt fra om lag 2,5 mill. kr i 2009 til om lag 3,0 mill. kr i 2013. Forutsatt at antallet ansatte er uendret fra 2013 vil omsetningen pr. ansatt i 2014 bli om lag 4,0 mill. kr og om lag 4,4 mill. kr i 2015.

Oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 innebærer en betydelig aktivitetsøkning innen plan og utredning i tidlig fase. Det er derfor behov for å styrke kapasiteten og kompetansen innenfor utredning og teknisk hovedplan, kommunedelplan og reguleringsplan i årene som kommer.

Innenfor driftsbudsjettet for 2015 foreslår Jernbaneverket å prioritere driftsområdene som er omtalt nedenfor.

Til drift av infrastruktur foreslås om lag 1 385 mill. kr i 2015. Dette omfatter opprydding og oppbygging etter skader og hendelser, vinterdrift og rydding/renhold. I tillegg kommer strømforsyning, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og andre offentlige arealer som er nødvendige for publikum, samt drift og konkurranseutsetting av godsterminale. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen etter natur- og trafikkhendelser (flom, ras, brann, avsporinger m.m.) inngår i drift av infrastrukturen, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje inngår i korrektivt vedlikehold. Vinterdriften og været påvirker driftsstabiliteten i togtrafikken.

Til trafikkstyring foreslås om lag 630 mill. kr i 2015. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, togledelse og togekspedisjon. Økt aktivitet på investeringer og fornying fører til behov for økt sportilgang til disse aktivitetene og økte ressurser, både til ruteplanlegging og trafikkstyring.

Til drift av kundeinformasjon og kundeservice foreslås om lag 40 mill. kr. Jernbaneverket har ansvaret for informasjon til kundene på stasjoner og håndterer kundeforhold ved avvik som omfattes av Jernbaneverkets Serviceerklæring.

Til planleggingsoppgaver – utredninger, kommunedelplaner, FoU, o.l. foreslås om lag 155 mill. kr i 2015. Dette omfatter oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023, og arbeid med transportetatens forslag til neste Nasjonal transportplan.

De største utrednings- og planleggingsprosjekter i 2015 er:

- kommundedelplan for dobbeltspor Sandnes-Nærbø på Jærbanen
- konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo konseptvalgutredning for Østfoldbanens østre linje
- konseptvalgutredning for Grenlandsbanen
- konseptvalgutredning for godsterminal Bergensområdet
- konseptvalgutredning for terminalstrukturen rundt Oslofjorden
- bred samfunnsanalyse av godstrafikk
- videre planlegging av logistikknutepunkt i Trondheimsregionen
- utredning og planlegging for å utvikle togtilbudet mot 2027.

Jernbaneverket har lagt fram en rapport om kapasitetsutvikling på Ofotbanen i samarbeid med det svenske Trafikverket. Det vil bli satt i gang et utredningsarbeid for utviklingen av jernbanetrafikken mellom Oslo og Göteborg. Samferdselsdepartementet er i dialog med det svenske Næringsdepartementet om videre oppfølging.

Det pågår også utredninger og planlegging av bl.a. elektrifisering av øvrige dieselstrekninger, videre utvikling av Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen, Drammen-Kongsberg og Hovedbanen, framtidig materiellbehov, stasjoner/plattformer, kryssingsspor, rassikring og behov for hensettingskapasitet mv. Utgifter til reguleringsplaner, detaljplaner og byggeplaner for vedtatte prosjekter føres på post 30 Investeringer i linjen. Det omfatter bl.a. utrednings- og planarbeid for InterCity-prosjekter (inkludert Ringeriksbanen).

Til teknisk og administrativ støtte foreslås om lag 740 mill. kr i 2015. Jernbaneverket arbeider med å effektivisere administrative og tekniske støttefunksjoner. Samtidig har det økte aktivitetsnivået innenfor kompetansebygging, fornying og investeringer medført økte kostnader på tekniske og administrative områder, herunder kostnader til organisasjonsutvikling, drift og utvikling av IKT-systemer, kontordrift, husleie og energi.

Til drift av Norsk jernbaneskole foreslås om lag 85 mill. kr i 2015. Skolen utdanner lokomotivførere, trafikkstyrere og togledere. Den er et viktig virkemiddel i Jernbaneverkets strategi for å utvikle den jernbanefaglige kompetansen i Norge, og for å sikre kontinuitet og kapasitet innenfor jernbanefagene. Driftsbudsjettet omfatter hovedsakelig driften av Lokomotivførerutdanningen,

som er en offentlig fagskole. I tillegg tilbyr skolen kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene for hele jernbanesektoren.

Til drift av Norsk jernbanemuseum på Hamar foreslås om lag 30 mill. kr i 2015. Dette omfatter publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet. Museet har siden 1896 hatt som oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og dens rolle for utviklingen av det norske samfunnet.

### Vedlikehold

Det foreslås 3 313,7 mill. kr til vedlikehold i 2015, som er en økning på 404,2 mill. kr eller 13,9 pst. fra saldert budsjett 2014. Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med 371 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 1 052 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 1 890,7 mill. kr til fornying av anlegg.

Vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet og trafikkavviklingen. Vedlikeholdet er viktig for å nå målene for driftsstabilitet, dvs. høy oppetid, punktlighet og regularitet. Nye anlegg vil ha et mindre behov for akutt feilretting, men fører samtidig til økt anleggsmasse og økt trafikkmengde, som igjen fører til økt ressursbehov for å opprettholde kvalitet og standard.

Store deler av jernbaneinfrastrukturen i Osloområdet er fornyet de siste årene. Resultatet er mer driftsstabile tekniske anlegg og bedre pålitelighet i togtrafikken. Dette har ført til en positiv trend for punktligheten. En god driftsstabilitet for togtrafikken i Oslo-området gir også en bedre trafikkavvikling på det øvrige jernbanenettet. Satsingen på vedlikehold og fornying av infrastrukturen de siste årene, og økt satsing i resten av planperioden 2014–2023, vil bidra til at de fastsatte målene for punktlighet og regularitet i togtrafikken kan nås.

Jernbaneverket har satt i gang flere tiltak for å bedre effektiviteten og ressursutnyttelsen ved drift og vedlikehold. Tiltakene omfatter bl.a.:

- gjennomgang av stasjoneringsteder for personell for å sikre effektiv feilretting, mindre ressursbruk og bedre oppetid.
- økt grad av tverrfaglighet innen beredskap og feilretting.
- bedre logistikksystem for å redusere varelager med 10 pst.
- bedre utnyttelse av sportilgangen ved planlagt trafikkstans til å gjennomføre flere vedlikeholdsoppgaver.

Etter hvert som tilstanden i infrastrukturen bedres, planlegges det å gjennomføre mer sammenhengende strekningsvis fornying.

#### Korrektivt vedlikehold

Det foreslås 371 mill. kr til korrektivt vedlikehold i 2015.

Dette omfatter beredskap og retting av feil i infrastrukturen. Lav standard på store deler av infrastrukturen med økt feilfrekvens og flere driftsavbrudd etter ras og flom gjør det nødvendig med et høyt aktivitetsnivå og høy beredskap innenfor korrektivt vedlikehold. Beredskapen er avgjørende for hvor raskt Jernbaneverket kan rykke ut for å rette feil og få trafikken i gang igjen. Økt anleggsmengde (nye anlegg) og høye krav til beredskap for feilretting bidrar til økte utgifter.

Den løpende prioritering og dimensjonering av beredskap innenfor det korrektive vedlikeholdet er avhengig av feilfrekvens i infrastrukturen, togtettheten og omfanget av skader fra f.eks. ras og flom. I den daglige driften prioriteres korrektivt vedlikehold for å rette vesentlige feil i infrastrukturen av hensyn til togframføringen.

#### Forebyggende vedlikehold

Det foreslås 1 052 mill. kr til forebyggende vedlikehold i 2015.

Dette omfatter ordinært periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og tiltak for å utbedre forhold som blir oppdaget under disse. Kontrollene er avgjørende for å ha kunnskap om tilstandsutviklingen og for å kunne prioritere og sette i verk nødvendig vedlikehold på kort og lang sikt. Utbedring av avdekkede forhold gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold (sporjustering, skinnesliping m.m.), som gjennomføres av eksterne leverandører.

Det er satt i gang et omfattende arbeid med å forbedre dokumentasjonen av infrastrukturen. Teknisk dokumentasjon skal gjøres mer elektronisk tilgjengelig ute i sporet. Forebyggende vedlikehold av bruer er også prioritert. Det forebyggende vedlikeholdet har de siste årene økt for å sikre en høyere oppetid og tilgjengelighet for infrastrukturen.

#### Fornyning

Det foreslås om lag 1 891 mill. kr til fornying i 2015. Dette er en økning fra saldert budsjett 2014 på 393 mill. kr, eller 26,3 pst. Av dette er 305 mill. kr Jernbaneverkets andel (35 pst.) av budsjettert avkastning fra infrastrukturfondet i 2015, jf. kap. 4331, post 85. Størstedelen av den økte innsatsen til fornying vil bli satt ut i konkurranse. Forslaget er om lag 0,2 mrd. kr lavere enn det estimerte likevektsnivået for vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen, og medfører at det estimerte vedlikeholdsetterslepet basert på en ekstern rapport og Jernbaneverkets beregninger, øker til om lag 17,9 mrd. kr ved utgangen av 2015, dersom ikke omtalte kostnadsreduksjoner gjør seg gjeldende i 2015.

Fornyning av anlegg bør gjøres når det ikke lenger er lønnsomt å kontrollere og utbedre anleggsdeler eller skifte ut komponenter. Fornyning omfatter strategisk fornying, dvs. større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene, samt mindre fornying som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Forebyggende vedlikehold og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for å kunne prioritere innsatsen riktig. Sikkerheten i infrastrukturen ligger også til grunn for prioriteringer av strategisk fornying.

Fornyning er et viktig virkemiddel for å få bedre driftsstabilitet i trafikkavviklingen på lengre sikt. Det er i dagens infrastruktur store utfordringer knyttet til pålitelighet i anleggene på grunn av store variasjoner i alder og tilstand, og utenforliggende faktorer som klima og nedbør. I planperioden 2014–2023 er det derfor lagt opp til en betydelig innsats på fornying, slik at de langsiktige målene for god driftsstabilitet kan oppnås.

I 2015 prioriteres tiltak på over- og underbygning for å redusere konsekvenser av flom og ekstremvær, rasjonell framdrift i planleggingen og utbyggingen av ERTMS og videreført fornying av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen. Tiltak for å bedre punktligheten i Oslo-området prioriteres også, hvor innsatsen særlig rettes inn mot å redusere antallet signalfeil.

Forberedelser til ballastrens vil bli gjennomført på strekningene Sarpsborg-Kornsjø og Hønefoss-Nesbyen. Ballastrensing av spor og forberedelser til ballastrensing er tiltak som sikrer et stabilt jernbanespor. Dette medfører færre feil, færre saktekjøringer og bedre oppetid. Arbeidet med utskifting av eldre treplattformer intensiveres, og det vil gjennomføres tiltak som hever standarden på publikumsområder.

### Over- og underbygningstiltak

Innenfor underbygning gjennomføres det tiltak som å utbedre grøfter, drenering, skjæringer, fyllinger, samt utbedring av bruer, tunneler og snøoverbygg. Innenfor overbygning (sviller, skinner, ballast, sporveksler) gjennomføres det tiltak for å opprettholde sikkerheten og for å unngå nedsettelse av hastigheten på delstrekninger.

På *Bergensbanen* gjennomføres underbygningstiltak på strekningene Haugastøl-Myrdal og Dale-Bergen. I planperioden 2014–2023 er det satt av 900 mill. kr til disse tiltakene. Samlet foreslås det 95 mill. kr til fornying på Bergensbanen i 2015.

På *Nordlandsbanen* gjennomføres det underbygningstiltak på deler av strekningen Steinkjer-Mo i Rana. Tiltakene planlegges videreført på de øvrige delstrekningene av Nordlandsbanen fra 2016. Foreløpige kostnadsanslag for tiltakene som skal gjennomføres over hele planperioden 2014–2023, er 650 mill. kr. Samlet settes det av om lag 65 mill. kr. til fornying på Nordlandsbanen i 2015.

På *Østfoldbanen* prioriteres underbygningstiltak og forberedelser for ballastrensing på strekningen Sarpsborg-Kornsjø. Samlet settes det av om lag 120 mill. kr til fornying på Østfoldbanen i 2015.

På *Rørosbanen* videreføres arbeidet med å bytte sviller på strekningen Koppang-Tynset. Tiltaket har et kostnadsoverslag på 220 mill. kr, og planlegges ferdig i 2019. Samlet settes det av om lag 40 mill. kr til fornying på Rørosbanen i 2015.

På *Dovrebanen* er det et stort behov for å gjøre strekningen Lillehammer-Dombås bedre rustet mot ekstremvær. I tillegg iverksettes tiltak for å redusere fare for solsløng. Stikkrenner og øvrig dreneringsanlegg dimensjoneres og utbedres for å takle mer nedbør og flom. Videre legges det opp til å fornye sporet på strekningen Oppdal-Støren. Tiltakene på Dovrebanen prioriteres med om lag 105 mill. kr i 2015.

På strekningen *Egersund-Stavanger* fornyes kontaktledningsanlegget som er fra 1956. «Normal» levetid for kontaktledningsanlegg er 50 år. Fornyning av anlegget følger planlagt framdrift og vil være ferdig ved årsskiftet 2016/2017. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 400 mill. kr, og det settes av 140 mill. kr til dette tiltaket i 2015. Tiltaket gir bedre driftsstabilitet med lavere feilfrekvens, bedre oppetid, høyere punktlighet og regularitet. I tillegg vil nytt kontaktledningssystem gi en bedre overføringskapasitet i anlegget. Dette reduserer behovet for økt omformerkapasitet når trafikken øker.

### ERTMS

Jernbaneloverket arbeider med å konkretisere en nasjonal signalplan for utbygging av ERTMS (European Rail Traffic Management System) på det norske jernbanenettet. Planen skal ta utgangspunkt i behovet for fornying av signalanlegg og behovet for nye signalanlegg i forbindelse med bygging av ny infrastruktur, samt togselskapenes behov for ombygging av tog til ERTMS. I 2015 settes det av 295 mill. kr til å videreføre arbeidene. Samferdselsdepartementet legger opp til at prosjektet underlegges ekstern kvalitetssikring. Etter at det er avklart hvordan dette skal gjøres og kvalitetssikringen er gjennomført, vil departementet legge fram forslag til kostnads- og styringsrammer som grunnlag for å inngå større kontrakter i prosjektet.

### Tiltak for bedre punktlighet i Oslo-området

For å sikre en mer punktlig avvikling av rushtrafikken i Oslo-området iverksettes tiltak som skal redusere antall feil på signalanlegg, kontaktledningsanlegg og sporveksler. Tiltak for å redusere feil på Skøyen stasjon prioriteres. I påvente av avklaring av framtidig løsning for ny godsterminal på Alnabru, gjennomføres det fornying på godsterminalen for mellom 30–50 mill. kr i 2015. Det settes av om lag 200 mill. kr til fornying i Oslo-området (inkludert Alnabru godsterminal).

### Annen fornying

Det settes av 160 mill. kr i 2015 til å kjøpe nye maskiner for beredskap, feilretting og snørydding i spor. Videre settes det av om lag 270 mill. kr til andre over- og underbygningstiltak og andre banestrekninger. Dette omfatter bl.a. tiltak på stasjoner og publikumsområder, fornying av transmisjon- og GSM-R-nett, samt oppgradering/fornyning av omformerstasjoner.

### Nærmere om klimaendringer og behovet for fornying

Klimaendringene har de siste årene ført til kraftigere regnvær, ofte på begrensede områder, noe som øker vannføringen i mindre og mellomstore vassdrag raskt. Økt vannføring kan også føre til at elveløp skifter leie. Vann utenfor faste løp, samt jord- og snøras skaper stadig større problemer for infrastrukturen og samfunnet generelt. En stor del av jernbanenettet i Norge følger de store dalførene langs store elveløp. Jernbanetraséen krysser

systematisk sidevassdragene og er svært utsatt for flom i disse.

Jernbanenettet framstår i dag ikke robust nok til å takle utfordringer knyttet til store vannmengder. Oppgradering av strekninger til kun å tåle «50-års flom» vurderes å være utilstrekkelig. Erfaringene fra Dovrebanen de siste årene indikerer at Jernbaneverket bør vurdere å oppgradere flere strekninger til å kunne stå imot «200-års flom». Gamle stikkrenner og bruer er ikke dimensjonert for den nye situasjonen. Byggeaktivitet i nærheten av spor kan påvirke hvordan vann ledes og dermed ha negativ virkning for jernbanen. For å kunne etablere løsninger som gir en mer robust infrastruktur er det derfor etablert et pilotprosjekt der Jernbaneverket sammen med kommuner og grunneiere har gått sammen om å kartlegge hele dreneringsfeltet for å vurdere skadepotensialet, dreneringsvegene og stikkrenner.

Når sporet settes under vann, medfører dette at fyllinger bygd av leire og sand mister en betydelig del av bæreevnen, og trafikken må innstilles inntil vannet har trukket seg tilbake og fyllingene er tørket opp. Videre må sporet ofte pakkes og justeres i flere omganger før en er tilbake til situasjonen før flommen. Der det gjennomføres fornying øker Jernbaneverket dimensjoneringen av stikkrenner og kulverter for å motvirke konsekvensene av flom og ras som tar høyde for endringene i klimaet.

Jernbaneverket arbeider med å kartlegge potensielt rasutsatte områder, og setter 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 arbeides også med noen større investeringstiltak som å bygge rassikring i form av større voller, overbygg og fangkonstruksjoner.

En betydelig del av Jernbaneverkets innsats er rettet mot overvåking, kontroll og beredskap for å unngå at det skal skje hendelser og ulykker med rullende materiell. Til dette benyttes meteogrammer og prognoser utarbeidet spesielt for Jernbaneverket av Meteorologisk institutt. På bakgrunn av disse, lokal strekningskunnskap og lokale

observasjoner iverksettes et gradert beredskapsystem som innebærer økt inspeksjon. Naturfareprosjektet hvor Norges vassdrags- og energidirektorat, Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider, leverer ny kunnskap om klimaendringenes virkninger på vegger, jernbane, strømforsyning og annen infrastruktur.

### **Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen**

Det foreslås bevilget 124,9 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2015. Dette er en økning på 11,1 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014. Økningen henger sammen med et behov for å gjennomføre større vedlikeholdstiltak på Gardermobanen (oppgradering av transmissjons- og aksessnett, tiltak for å lede vann bort fra Romeriksporten). Driften og vedlikeholdet av Gardermobanen finansieres i dag gjennom en brukerfinansiert kjørevegsavgift, hvor avgiften faktureres i henhold til planlagte togavganger og antall stopp pr. stasjon. Det ordinære drifts- og vedlikeholdsbehovet er anslått til om lag 115 mill. kr, mens det ekstraordinære behovet er anslått til 9,9 mill. kr i 2015.

### **Jernbaneinvesteringer**

Det foreslås bevilget 11 174,7 mill. kr til jernbaneinvesteringer på kap. 1350, postene 30 og 31. Dette er en økning med 1 166,2 mill. kr eller 11,7 pst. fra saldert budsjett 2014. I tillegg foreslås det bevilget 20,5 mill. kr på ny post 34 til tiltak som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Investeringsprosjektene omtales med kostnads- og styringsrammer. Styringsrammene er prosjektenes forventede sluttkostnad på tidspunktet de tas opp til bevilging, ev. med senere endringer av omfang. Kostnadsrammene er styringsramme med tillegg for nødvendige avsetninger for usikkerhet i prosjektene. Kostnadsrammene er Samferdselsdepartementets fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjektene, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tabell 5.27 Jernbaneinvesteringer

	(i mill. kr)					
	Kost- nads- ramme	Styrings- ramme	Forbruk t.o.m. 2014	Forslag 2015	Anslag 2016 <sup>2</sup>	Rest etter 2016 <sup>3</sup>
Post 30 Investeringer						
<i>Store prosjekter</i>						
Jærbanen – Sandnes – Stavanger	2 682	2 648	2 421	226		1
Jærbanen – Ganddal godsterminal	762	697	630	65		2
Vestfoldbanen – Barkåker – Tønsberg	1 771	1 611	1 287	10	51	263
Vestfoldbanen – Holm – Holmestrand – Nykirke	6 598	5 623	3 710	1 323	570	20
Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn	7 145	6 637	3 013	1 478	995	1 151
Dovrebanen – Langset – Kleverud	5 281	4 501	3 033	960	285	223
Trønder-/Meråkerbanen – Hell – Værnes	732	653	99	155	154	245
Vossebanen – Bergen – Arna <sup>1</sup>	3 809	3 597	537	390	728	1 942
Østfoldbanen – ERTMS erfaringsstrekning, østre linje	688	642	446	171		25
Sum Store prosjekter	29 468	26 609	15 176	4 778	2 783	3 872
<i>Planlegging og grunnerverv</i>				741	728	
<i>Programområder</i>						
Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell	4 020	3 889	3 012	597	42	238
Kapasitetsøkende tiltak				810	514	
Stasjoner og knutepunkter				440	206	
Sikkerhet og miljø				530	333	
Tiltak i Osloområdet – prosjekt Stor-Oslo	2 145	2 145	2 002	143		
Sum programområdene	6 165	6 034	5 014	2 520	1 095	238
Sum Post 30 Investeringer i linjen	35 633	32 643	20 190	8 039	4 606	4 110
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	27 551	25 569	3 150	3 135	4 003	15 281
– hvorav Ski stasjon	565	538	491	48		
Sum post 30 og 31	63 184	58 212	23 340	11 174	8 609	19 391

<sup>1</sup> Vossebanen – Bergen – Arna består av delprosjektene Ulriken tunnel og Bergen – Fløen. Kostnads- og styringsrammene for Bergen – Fløen er foreløpige, mens de for Ulriken tunnel er kvalitetssikret.

<sup>2</sup> «Anslag 2016» er for «Store prosjekter» basert på prosjektenes planlagte og rasjonelle framdrift medio 2014. For «Planlegging og grunnerverv» og programområdene «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet» er anslagene basert på gjenstående planramme fordelt likt på de to siste årene av perioden 2014–2017.

<sup>3</sup> «Rest etter 2016» er beregnet som «Styringsramme» minus «Forbruk t.o.m. 2014», «Forslag 2015» og «Anslag 2016». «Planlegging og grunnerverv» og programområdene «Kapasitetsøkende tiltak», «Stasjoner og knutepunkter» og «Sikkerhet» er ikke medregnet, da restbehovet etter 2016 ikke er definert.



Tiltak for bedre kostnadsestimering og styring av investeringsprosjektene

Etter pålegg fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket gjennomført en rekke tiltak for å få bedre kontroll over kostnader og bedre planlegging og gjennomføring av prosjekter. Jernbaneverket mener at resultatene av tiltakene vil komme suksessivt med gjennomføring av nye prosjekter. Forbedringene vil være størst for prosjekter som er tidlig i planleggingsfasen. Jernbaneverket følger nå opp alle investeringsprosjekter etter de samme prinsipper og samme prosjektmodell. En detaljert prosjektmodell følges med faste sjekkpunkter, og det er innført forbedret endringsstyring i alle prosjekter.

Kravene til planleggingsnivå for de prosjektene som er prioritert i Jernbaneverkets handlingsprogram til Nasjonal transportplan 2014–2023, er innskjerpet. Jernbaneverket vurderer å forsterke innsatsen i tidlig fase av planleggingen for å få grundigere gjennomgang av teknisk løsning, grunnforhold mv., og for å øke treffsikkerheten og kvaliteten i de tidlige kostnadsoverslagene. Dette vil øke kostnadene til planlegging i den tidlige fasen, men vil også bidra til å redusere slike kostnader i senere faser.

Økt spesifikasjonsgrense for framlegg av prosjekter med kostnadsramme

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* ble spesifikasjonsgrensen for å omtale veg- og jernbaneprosjekter endret til 500 mill. kr. Samferdselsdepartementet har lagt opp til at den nye spesifikasjonsgrensen skal gjelde for nye prosjekter. Enkeltprosjekter som hittil har vært omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, men hvor kostnadsrammen er lavere enn den nye spesifikasjonsgrensen, vil bli omtalt til prosjektet er avsluttet.

Nye prosjekter med anslått prosjektkostnad under spesifikasjonsgrensen vil normalt ikke omtales med kostnadsramme. Disse prosjektene omfattes av fullmakten til å pådra staten forpliktelser for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme i budsjettproposisjonen. Fullmakten for gjennomføring av prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme, foreslås videreført med 800 mill. kr i 2015, jf. forslag til romertallsvedtak.

På grunn av det betydelige omfanget av planlegging for resterende InterCity-strekninger (inkl. Ringeriksbanen) i årene framover, foreslår Samferdselsdepartementet en egen fullmakt til å

binde framtidige budsjetter for planlegging av nye investeringsprosjekter på post 30. De enkelte planleggingskontraktene til InterCity vil kunne bli en del større og få lengre varighet enn det som tidligere har vært vanlig ved planlegging av nye prosjekter. Det foreslås at fullmaktsrammen til å pådra forpliktelser utover budsjettåret 2015 settes til 2 400 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 8 039,6 mill. kr i 2015 som er en reduksjon med 619,9 mill. kr eller 7,2 pst. fra saldert budsjett 2014. Samferdselsdepartementet prioriterer å gjennomføre igangsatte prosjekter i 2015. Det legges opp til å modernisere Trønder-/Meråkerbanen (Hell-Værnes) og Vossebanen (Ulriken tunnel) i 2015.

Omtalen av investeringsforslaget er inndelt i nye store prosjekter, planlegging og grunnerv, og programområder. Programområdene omfatter Bedre togtilbud i Østlandsområdet, Kapasitetsøkende tiltak, Stasjoner og knutepunkter, Sikkerhet og miljø, samt Oslo-prosjektet – forsert fornying av infrastrukturen i Oslo-området.

### Risiko knyttet til levering av nye signal- og sikringsanlegg

Flere av de store investeringsprosjektene som omtales, er eksponert for en felles risiko knyttet til levering og implementering av nye signal- og sikringsanlegg. Leverandøren av anleggene har som opplyst i Prop. 1 S (2013–2014), meldt om forsinkelser i leveransen.

I september 2012 ble det inngått rammeavtale for nye signal- og sikringsanlegg med Thales Norway AS. Samtidig ble det gjort avrop for signal- og sikringsanlegg for Sandes-Stavanger og Ganddal godsterminal. Høsten 2012 ble det besluttet at avropet for Ganddal godsterminal skulle legges inn under leveransen for Sandnes-Stavanger.

Den nasjonale tilpasningen som er nødvendig for å få et nytt sikringsanlegg satt i drift på jernbanen i Norge, håndteres ved prosjektet Sandnes-Stavanger, mens første anlegg som skal settes i drift er Høvik stasjon (del av programområdet «Bedre togtilbud i Østlandsområdet»). Anleggstypen skal benyttes for flere strekninger de kommende år. Det er foreløpig gjort avrop på rammeavtalen for Høvik stasjon, Holm-Nykirke og Langset-Kleverud. Tilpasning av anleggene til norsk regelverk og godkjeningsprosessen med Statens jernbanetilsyn håndteres gjennom en detaljert

spesifikasjonsperiode og tett oppfølging mot leverandør.

Signalsystemet er sikkerhetskritisk og produseres etter svært strenge standarder for å sikre at endelig løsning får et tilstrekkelig sikkerhetsnivå. Det er stor risiko for framdriften i prosjektet etter at leverandøren meldte om forsinkelser i utviklingen av anlegget høsten 2013. Leverandøren er også forsinket ut fra revidert framdriftsplan. I hovedsak gjelder forsinkelsen utviklingen av programvare som er tilpasset nasjonale krav. De moderne elektroniske signalsystemene på markedet er generiske systemer som må tilpasses for hvert enkelt land. Leverandøren arbeider intensivt med å tilpasse dette til norsk regelverk. Det pågår avklaringer mellom Jernbaneverket og leverandøren for å fastsette endelig dato for når første anlegg blir satt i drift.

Det er risiko for forsinkelser i leveringen av det første anlegget, og risikoen for ev. forsinkelser får konsekvenser for de øvrige anleggene som er bestilt. Dette gjelder spesielt for prosjektene Langset-Kleverud og Holm-Nykirke. Jernbaneverket følger utviklingen tett mot leverandøren og vurderer fortløpende om det er behov for å gjøre andre tiltak.

### Store prosjekter

#### *Jærbanen – Sandnes-Stavanger*

Det foreslås 226 mill. kr til prosjektet i 2015. Dobbeltsporet Sandnes-Stavanger er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. I Prop. 97 S (2013–2014) ble det redegjort for endringer i framdrift, omfang, styrings- og kostnadsrammer for installering av permanent signal- og sikringsanlegg av type Thales, jf. også omtalen av risiko knyttet til levering av nye signal- og sikringsanlegg.

Dobbeltsporet ble tatt i bruk i november 2009 med et midlertidig signal- og sikringsanlegg av typen NSI-63. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for å bruke det midlertidige anlegget ut desember 2015.

Prosjektet skulle opprinnelig være ferdig i juli 2014. På grunn av forsinkelsene hos Thales, og at ferdigstilling av Høvik stasjon prioriteres framfor nytt permanent sikringsanlegg på Sandnes-Stavanger. Framdriftsplanen er revidert slik at strekningen blir satt i drift med nytt signalanlegg ved utgangen av juli 2015. Prosjektet planlegges nå avsluttet innen utgangen av 2015. For å koble inn det nye anlegget er det planlagt å stenge banen i

perioden 20. juni til 27. juli 2015. Den endrede framdriften er avklart med Statens jernbanetilsyn.

Kostnadsrammen for prosjektet er revidert til 2 682 mill. kr og styringsrammen til 2 648 mill. kr, jf. Prop. 97 S (2013–2014). Prognostisert slutt-kostnad er i henhold til styringsrammen. Risikoen er primært knyttet til å holde framdriftsplanen som er svært stram. Både leverandøren av det nye signal- og sikringsanlegget og Jernbaneverket følger opp framdriften.

#### *Jærbanen – Ganddal godsterminal*

Det foreslås 65 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*.

Den nye godsterminalen på Ganddal ble ferdig og åpnet for drift med manuell togstyring uten signalanlegg i januar 2008. Nytt signal- og sikringsanlegg anskaffes sammen med nytt anlegg for dobbeltsporet Sandnes-Stavanger. Det nye anlegget gjør at terminalen kan driftes mer effektivt og fjernstyres sammen med resten av strekningen Ganddal-Stavanger.

Prosjektets kostnadsramme er 762 mill. kr og styringsrammen 697 mill. kr. På grunnlag av revidert framdriftsplan og omfang er prognostisert slutt-kostnad i henhold til styringsrammen. Prosjektrisikoen er den samme som for dobbeltsporet Sandnes-Stavanger. Prosjektet er planlagt tatt i bruk i juli 2015 og slutføres innen utgangen av 2015.

#### *Vestfoldbanen – Barkåker-Tønsberg*

Det foreslås 10 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014).

Parsellen ble tatt i bruk i november 2011 med midlertidig signal- og sikringsanlegg av typen NSI-63, etter dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn. Signalanlegget var opprinnelig planlagt ferdigstilt i 2015 innenfor dispensasjon gitt av tilsynet. Det midlertidige anlegget gjør at kapasiteten og hastigheten på dobbeltsporet ikke kan utnyttes fullt ut og gir en lite fleksibel driftssituasjon. Hastigheten er begrenset til 130 km/t og strekningen har ikke hastighetsovervåking. Gjenstående arbeider er opprusting av Tønsberg stasjon, installasjon av nytt permanent signal- og sikringsanlegg med fjernstyring av stasjonen. Dette gjør at dobbeltsporet blir ført helt fram til Tønsberg stasjon og dermed kan utnyttes med full kapasitet og hastighet.

Jernbaneløstaket planlegger å installere samme type signalanlegg på hele strekningen fra Holm til Tønsberg (Holm-Holmestrand-Nykirke, Nykirke kryssingsspor og Barkåker-Tønsberg). Med dette vil Tønsberg stasjon også kunne fjernstyres. Anskaffelse av nytt signal- og sikringsanlegg til Barkåker-Tønsberg utsettes til ferdigstilling av Holm-Holmestrand-Nykirke. I 2015 gjennomføres tiltak som vil sikre stabilitet i dagens midlertidige anlegg.

Hele prosjektet har en kostnadsramme på 1 771 mill. kr og en styringsramme på 1 611 mill. kr. Ventet sluttkostnad, inkludert nytt permanent signal- og sikringsanlegg, er innenfor styringsrammen. Gjenstående arbeider er foreløpig kostnadsberegnet til om lag 300 mill. kr.

#### *Vestfoldbanen – Holm-Holmestrand-Nykirke*

Det foreslås 1 323 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter 14,1 km dobbeltspor, hvorav 12,3 km er i tunnel. Holmestrand stasjon bygges i fjellet med heis opp til Holmestrandplataet. Stasjonsområdet vil få to spor til plattform og to gjennomgående spor som er tilrettelagt for hastighet inntil 250 km/t. Det bygges kollektivterminal ved Holmestrand stasjon og gammel sportrasé tilbakeføres for annen bruk. Prosjektet gir økt kapasitet for framføring av tog, slik at rutetilbudet kan økes og reisetiden mellom Tønsberg og Drammen/Oslo reduseres.

Anleggsarbeidet startet i juli 2010. I 2010 og 2011 ble det inngått kontrakter på alle fem grunnarbeids- og tunnelentreprisene. Hovedtunnelen ble ferdig drevet i mars 2014. De jernbanetekniske arbeidene og siste entrepris ble kontrahert i mai 2014. Kontrakt for innredning av stasjonen er planlagt inngått tidlig høsten 2014. Planlagte arbeider i 2015 er kompletterende etterarbeid, vann- og frostsikring av tunnel, oppstart av innredningsarbeidene i stasjonshallen og jernbanetekniske arbeider.

Prosjektet har en kostnadsramme på 6 598 mill. kr og en styringsramme på 5 623 mill. kr. Prosjektet er planlagt ferdig og tatt i bruk høsten 2016. Deler av kollektivterminalen ved Holmestrand stasjon og tilbakeføring av nedlagt spor gjøres ferdig etter at den nye traséen er åpnet for trafikk.

#### *Vestfoldbanen – Farriseidet-Porsgrunn*

Det foreslås 1 478 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og i

Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Strekningen er 22,8 km, og traséen går langs eksisterende E18. Den har sju tunneler på til sammen 14,5 km. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil bli redusert fra 34 minutter til 12–16 minutter, avhengig av den framtidige ruteplanen for Vestfoldbanen.

Anleggsarbeidene på den første entreprisen (Storberget) startet i august 2012. Dagsone- og tunnelarbeidene er fordelt på fire entrepriser, og den siste entreprisen ble kontrahert i juli 2013. Forberedende jernbaneteknisk entrepris blir kontrahert i første kvartal 2015.

I 2015 planlegges det full produksjon på alle inngåtte entrepriser og prosjektering av tilbudsgrunnlag for jernbanetekniske entrepriser. Det er videre avgjørende at ny omformer på Solum ved Porsgrunn bygges og er ferdig før dobbeltsporet tas i bruk slik at strømforsyning til banen er tilstrekkelig og at parsellen kan gi planlagt effekt. Solum omformer er omtalt under programområdet «Kapasitetsøkende tiltak».

Prosjektet har en kostnadsramme på 7 145 mill. kr og en styringsramme på 6 637 mill. kr. Omfanget av prosjektet er utvidet til å inkludere nytt signal- og sikringsanlegg fra Thales på Porsgrunn stasjon. Prognostisert sluttkostnad er 75 mill. kr høyere enn styringsrammen. Det er størst risiko knyttet til framdrift på grunn av geologiske forhold i tunneler og grunnforhold i dagsonene. Prosjektet er planlagt å være ferdig og tatt i bruk sommeren 2018.

#### *Dovrebanen – Langset-Kleiverud (Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen)*

Det foreslås 960 mill. kr til jernbaneprojektet i 2015. Fellesprosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Strekningen omfatter 17 km nytt dobbeltspor og 21 km firefelts E6. Det er inngått samarbeidsavtale mellom Jernbaneløstaket og Statens vegvesen for å gjennomføre detaljprosjektering og utbygging. Det er etablert en felles prosjektorganisasjon, Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen, som koordinerer gjennomføringen.

Forberedende arbeider ble satt i gang i 2011, og i 2012 ble tre store grunnarbeidskontrakter inngått. Selve utbyggingsarbeidene startet sommeren 2012. Jernbanetekniske kontrakter ble inngått i 2013. Etter at entreprenøren gikk konkurs ble det i november 2013 inngått ny grunnarbeidskontrakt på den sørligste delparsellen. Anleggsarbeidene pågår for fullt på hele strekningen. Den siste store kontrakten som omfatter sikringsanlegg, ble inngått i desember 2013. E6 blir tatt i

bruk i 2014 og Dovrebanen i 2015. Etter at veg og jernbane er ferdig, skal det gjennomføres komplette arbeider og avbøtende tiltak i strandsonen langs Mjøsa.

Samlet kostnadsramme for Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen er satt til 10 100 mill. 2011-kr, fordelt med 5 200 mill. kr på E6 og 4 900 mill. kr på Dovrebanen. Omregnet til 2015-kr er Jernbaneverkets andel av kostnadsrammen 5 281 mill. kr og styringsrammen 4 501 mill. kr.

#### *Vossebanen – Bergen-Arna*

Det foreslås 390 mill. kr til å videreføre Ulriken tunnel og planlegging av Bergen stasjon-Fløen i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter de to delprosjektene *Bergen stasjon-Fløen* og *Ulriken tunnel* som til sammen vil gi betydelig økt kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling inn og ut av Bergen. To spor gjennom Ulriken gir mulighet for økt frekvens for lokal togtrafikken til/fra Bergen stasjon, samtidig som kapasiteten for godstrafikken bedres.

Det er lagt opp til at arbeidene på Bergen stasjon-Fløen og Ulriken tunnel organiseres og gjennomføres i sammenheng, og en prosjektorganisasjon er etablert for dette. Bakgrunnen er bl.a. at det planlegges med samtidig gjennomføring av jernbanetekniske arbeider på de to prosjektene.

#### *Ulriken tunnel*

Det foreslås 375 mill. kr til delprosjektet i 2015. Delprosjektet Ulriken tunnel har en lengde på 10,6 km, med om lag 8 km i ny tunnel. Prosjektet omfatter driving av et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken med nærføring til eksisterende tunnel, ombygging av spor og stasjon på Arna, nye broer i Fløen og Ulriken, samt oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel. Dagens tunnel må oppgraderes bl.a. for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet.

Det ble gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet høsten 2012. Kvalitetssikringen ga et svært lite usikkerhetsspenn for kostnader fordi geologien i Ulriken er godt kjent fra eksisterende tunnel. Anleggsarbeidene startet høsten 2014, og i 2015 planlegges det full drift på tunnelarbeidene.

Kostnadsrammen for delprosjektet er 3 248 mill. kr og styringsrammen er 3 089 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er i henhold til styringsrammen. Nye Ulriken tunnel (enkeltspor) er planlagt å være ferdig og tas i bruk sommeren 2018. Det nye signalanlegget på Bergen stasjon – Fløen tas i

bruk samtidig med at trafikken settes over på nye Ulriken tunnel. Oppgradering av eksisterende tunnel starter etter at togtrafikken er satt over på nye Ulriken tunnel, og er planlagt ferdig i 2020. Det er størst risiko knyttet til tunneldriving som følge av nærhet til eksisterende tunnel og nærføring til en høyt trafikkert jernbanestrekning.

#### *Bergen stasjon-Fløen*

Det foreslås 15 mill. kr til delprosjektet i 2015. Delprosjektet dobbeltspor Bergen stasjon-Fløen ble midlertidig stanset i 2010 på grunn av Jernbaneverkets manglende kapasitet innenfor signalfaget, jf. Prop. 125 S (2009–2010) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2010*, og det er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet gjennomføres nå i sammenheng med gjennomføringen av Ulriken tunnel.

Fram til stansen av prosjekt ble det gjennomført planlegging og prosjektering, forberedende byggearbeider, bygd ny teknisk bygning for signalanlegg og strømforsyning, bygd nytt spor på deler av godsterminalen, og lagt kabelkanaler for flytting av signal i eksisterende Ulriken tunnel. De gjennomførte arbeidene vil inngå i videreføringen av prosjektet. Fram til 2011 var det gjennomført arbeider for om lag 55 mill. kr.

Jernbaneverket gjennomførte en ny usikkerhetsanalyse i mai 2013 som indikerte en kostnadsøkning for prosjektet. I 2010 hadde prosjektet en kostnadsramme på 561 mill. kr og en styringsramme på 508 mill. kr. Jernbaneverket har i 2014 startet arbeidet med å revidere detalj- og byggeplan. Dette arbeidet videreføres i 2015 og vil gi grunnlag for å optimalisere gjennomføringen. Det nye signalanlegget er planlagt tatt i bruk parallelt med at trafikken settes over på nye Ulriken tunnel. Det er størst risiko knyttet til kompleksiteten av Bergen stasjon, samt til nærføring og gjennomføring på en høyt trafikkert jernbane i hele anleggsperioden. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til nye kostnads- og styringsrammer for Bergen stasjon-Fløen når revidert detalj- og byggeplan foreligger.

#### *Trønder- og Meråkerbanen – Hell-Værnes*

Det foreslås 155 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Modernisering av Trønder- og Meråkerbanen er omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023. Den omfatter elektrifisering av de to banene og nytt dobbeltspor Hell-Værnes. Disse tiltakene skal i tråd med Stortingets føringer samordnes slik at

det blir sammenhengende utbygging, som inkluderer både dobbeltsporet Hell-Værnes og elektrifisering.

Hell-Værnes omfatter bygging av dobbeltspor fra Hell stasjon fram til Værnes holdeplass, inkludert utskifting av Stjørdalselva bru som er fra 1900. Dagens spor og bru tillater ikke høyere hastighet enn 40 km/t. Det nye dobbeltsporet vil øke hastigheten og kapasiteten på togframføringen på Trønderbanen. Prosjektet legger også til rette for bedre utnyttelse av kapasiteten i Gevingåsen tunnel som åpnet i 2011 og bidrar til kortere kjøretid mellom Trondheim-Steinkjer. Prosjektet sees i sammenheng med ombyggingen av Værnes holdeplass, jf. omtale under programområdet «Stasjoner og knutepunkter».

Detaljplan er utarbeidet, og reguleringsplan ble vedtatt i mars 2014. Byggeplan for parsellen Hell-Værnes blir ferdig høsten 2014. Samtidig gjennomføres kontrahering av forberedende arbeider og anleggsstart. Entreprisen for spunt-, pele- og løsmassearbeider startet sommeren 2014. Ny jernbanebru over Stjørdalselva, og sporarbeidene (inkludert elektro- og telearbeider for Hell-Værnes) er planlagt ferdig i 2017. Det planlegges med nytt elektronisk signal- og sikringsanlegg av type Thales. Det nye dobbeltsporet planlegges tatt i bruk i 2017/2018 og sluttføres i 2018. Prosjektet legger til rette for senere elektrifisering av strekningen.

Prosjektets kostnadsramme fra detaljplan er 732 mill. kr og styringsrammen er 653 mill. kr. Det er størst risiko knyttet til framdriften for anleggsgjennomføring nær Stjørdalselva og trafikkert jernbane, samt framdrift knyttet til leveranse av nytt sikringsanlegg.

#### *Østfoldbanen – ERTMS erfaringsstrekning østre linje*

Det foreslås 171 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Det er også satt av inntil 25 mill. kr på kap. 1351 post 70 Kjøp av persontransport med tog, for å dekke utgifter til ombordutstyr i togene som skal trafikkere på erfaringsstrekningen.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og i Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014*. Jernbaneverket bygger ut ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System), sammen med sikringsanlegg og fjernstyring på Østfoldbanens østre linje som en erfaringsstrekning for ERTMS. Østfoldbanens østre linje er valgt fordi den ikke er fjern-

styrt og har et enkelt trafikkmonster. Strekningen skal bl.a. brukes til å teste ut nye operasjonelle regler for togframføring. Samtidig som ERTMS og fjernstyring bygges ut, må det gjennomføres oppgraderinger av stasjonene og vegsikringsanleggene på strekningen. Dette er omtalt under «Stasjoner og knutepunkter». Framdriften for prosjektet er avhengig av at tiltakene på stasjonene gjennomføres som planlagt. ERTMS, fjernstyringen og oppgraderingene av stasjonene innebærer en betydelig modernisering av Østfoldbanens østre linje.

Jernbaneverket inngikk i 2011 kontrakt med Bombardier Transportation AB om komplett leveranse av ERTMS, inkludert sikringsanlegg på erfaringsstrekningen. Utbyggingen er planlagt i to faser. I desember 2013 ble det satt i drift en teststrekning mellom Rakkestad og Sarpsborg. Den brukes til å teste operasjonelle regler for framføring av tog med ERTMS-utstyr ombord, samkjøringen mellom infrastruktur og tog, og opplæring av førere og togledere.

Hele erfaringsstrekningen mellom Ski og Sarpsborg er planlagt tatt i bruk i august 2015. NSB og Jernbaneverket samarbeider om nødvendig utrustning ombord i de togene som skal kjøre på strekningen, jf. omtale i Prop. 93 S (2013–2014). Det er lagt opp til at NSB AS skal ha ansvaret for utrustningen ombord i togene. Utstyret ombord er en del av prosjektets kostnader, men inngår i statens kjøp av persontransport med tog på strekningen og bevilges på kap. 1351, post 70.

Prosjektet har en kostnadsramme på 688 mill. kr og en styringsramme på 642 mill. kr. Systemkostnadene for trafikkregler og kravspesifikasjonene vil gi nytteverdi utover prøvestrekningen ved den framtidige implementeringen av ERTMS på resten av jernbanenettet. Det er framdrifts- og kostnadsrisiko knyttet til godkjenningssprosess for installasjonen og utstyret ombord fordi dette er det første ERTMS-anlegget i Norge. Tidsplanen til NSB AS er i samsvar med Jernbaneverkets tidsestimater.

#### **Planlegging og grunnerv**

Det foreslås 741 mill. kr til planlegging og grunnerv i 2015, hvorav 540 mill. kr til planlegging av InterCity-utbyggingen (inkludert 25 mill. kr til planlegging av Ringeriksbanen). I 2015 prioriteres det også planleggingsaktiviteter for bl.a. Elektrifisering av Trønderbanen og Alnabru godsterminal (herunder godsutredning).

*InterCity-planlegging*

Strategien for utviklingen av togtilbudet på InterCity-strekningene er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Strategien for utbygging av dobbeltspor på InterCity-strekningene er nærmere omtalt under «Andre saker». InterCity-prosjektet omfatter strekningene mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer hvor det ikke er bygd dobbeltspor. Det omfatter om lag 230 km jernbane med stasjoner i 21 byer/tettsteder. I tillegg skal Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss (om lag 41 km) inngå som en del av InterCity-strekningene. Det er avsatt 540 mill. kr i 2015 til videre planlegging, hvorav 25 mill. kr gjelder planlegging av Ringeriksbanen.

I 2015 legges det opp til følgende planleggingsaktiviteter på InterCity-strekningene:

- Østfoldbanen: Regulerings- og detaljplanarbeid på strekningen *Sandbukta-Moss-Såstad*. Forstudier Haug-Riksgrensen, samt kommunedel- og reguleringsplanarbeid på strekningen *nord for Sarpsborg*.
- Dovrebanen: Regulerings- og detaljplanarbeid på strekningene *Venjar-Langset* og *Kleverud-Sørli*. Forstudier *Sørli-Lillehammer*, planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning for avklaring av trasé og stasjonslokalisering i Hamar på strekningen *Sørli-Brumunddal*.
- Vestfoldbanen: Planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning og jernbaneteknisk planlegging for dobbeltspor på strekningen *Drammen-Kobbervikdalen*. Kommunedelplan med konsekvensutredning for trasévalg for strekningen *Nykirke-Barkåker*. Forstudier for trasévalg sør for Tønsberg, inkludert traséavklaring gjennom Larvik og identifisering av én dobbeltsporparcell sør for Tønsberg for ferdigstillelse innen 2026 på strekningen *Tønsberg-Larvik*.
- Ringeriksbanen: Strekningen mellom Sandvika og Hønefoss som er om lag 41 km, blir en del av InterCity-strekningen. Jernbaneverket utarbeider grunnlaget for konseptvalg. Regjeringen vil på dette grunnlag ta stilling til den videre planprosessen. Konseptvalget for Ringeriksbanen koordineres med ny E16 i samarbeid med Statens vegvesen.

I 2015 videreføres arbeidet med teknisk designbasis, konseptdokument og tilnærming til stasjons- og knutepunktutvikling. Dette skal sikre at flest mulig planleggings- og prosjekterings spørsmål

behandles helhetlig og én gang for de gjenstående strekningene. For samtlige strekninger planlegges moderne dobbeltspor, hovedsakelig dimensjonert for 250 km/t der dette ikke medfører store merkostnader. Det planlegges med lavere hastigheter inn mot og gjennom en del byområder, slik at stasjonene skal kunne ligge sentralt.

*Østfoldbanen*

*Strekningen Sandbukta-Moss-Såstad* er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor og ny stasjon i Moss. I tillegg til økt kapasitet og reduserte reisetider på Østfoldbanen gir strekningen mulighet for full nytte av Follobanen for lokaltrafikken til Moss. Planprogrammet er behandlet våren 2014, og i 2015 videreføres arbeidet med regulerings- og detaljplan med sikte på mulig byggestart i 2018.

Strekningen Haug-Halden omfatter om lag 32 km nytt dobbeltspor mellom Haug og Sarpsborg, og om lag 26 km på strekningen Sarpsborg-Halden. Det gjennomføres en forstudie for hele strekningen og en reguleringsplan for Haug-Seut og kommunedelplan for Seut – Fredrikstad – Sarpsborg. Planleggingen ses i sammenheng med planlegging av andre store infrastrukturtiltak i området, hovedsakelig i regi av Statens vegvesen og kommunene.

*Dovrebanen*

Strekningen *Venjar-Eidsvoll-Langset* omfatter om lag 13 km dobbeltspor og strekningen *Kleverud-Sørli* omfatter om lag 16 km nytt dobbeltspor. Mellom Venjar og Eidsvoll er det enkeltspor og reguleringsplan vil omfatte et nytt spor ved siden av det eksisterende. Fra Eidsvoll til Langset planlegges det nytt dobbeltspor. Nord for dobbeltsporet *Langset-Kleverud* som åpnes for trafikk i 2015, fortsetter regulerings- og detaljplanarbeidet for nytt dobbeltspor fra *Kleverud* med bro over *Tangenbukta* og ny stasjon vest for eksisterende spor fra *Tangen* til *Sørli*. Det foreligger vedtatt kommunedelplaner, og arbeidet med reguleringsplaner starter i 2015.

Strekningen *Sørli-Hamar-Lillehammer* utgjør om lag 61 km nytt dobbeltspor. Det skal utarbeides planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for avklaring av trasé gjennom og stasjonslokalisering på Hamar. Planområdet for kommunedelplanen starter ved *Sørli* og avsluttes så langt nord at ny og eksisterende bane møtes, et sted mellom Hamar og *Brumunddal*, avhengig av traséalternativ. Planområdet avklares

gjennom planprogrammet for kommunedelplanen, og ses i sammenheng med utredningsarbeid videre mot Lillehammer. Utredningsarbeidet skal bl.a. avklare hvilken parsell mellom Hamar og Lillehammer som skal bygges, og søke å avgrense hele strekningen til én trasékorridor.

#### *Vestfoldbanen*

Strekningen Drammen-Kobbervikdalen omfatter bygging av om lag 8 km nytt dobbeltspor. Det skal utarbeides planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning og tilhørende jernbaneteknisk planlegging for dobbeltspor ut fra Drammen stasjon til eksisterende dobbeltspor i Kobbervikdalen.

Strekningen Nykirke-Barkåker omfatter om lag 15 km nytt dobbeltspor, avhengig av hvilket alternativ som blir valgt for stasjonsløsning i Hortensområdet. Kommunedelplan med konsekvensutredning utarbeides med sikte på behandling i 2016.

Strekningen Tønsberg-Larvik omfatter om lag 39 km dobbeltspor. Aktivitetene omfatter utredningsarbeid i samarbeid med Statens vegvesen og kommunen om traséavklaring gjennom Larvik og utredning om traséløsning for strekningen Tønsberg-Stokke-Sandefjord for å identifisere hvilke delstrekninger som skal bygges til 2026.

#### *Alnabru godsterminal – godsutvikling*

Alnabru er navet i godstransport på jernbane i Norge. Driftsstabilitet og kapasitet på Alnabru er avgjørende for godstransporten til/fra utlandet og resten av Norge. Terminalstruktur i Østlandsområdet og langs Oslofjorden skal utredes i et eget KVVU-prosjekt, der behovet for utviklingen av Alnabru og terminalens rolle og størrelse vil bli utredet.

Utviklingen av Alnabru godsterminal planlegges i to faser. *Fase 1* omfatter strakstiltak for å bedre driftsstabiliteten på terminalen. Utredning er i gang og videre detaljering/prosjektering av utvalgte tiltak gjennomføres i 2014, med mulig byggestart for strakstiltakene i 2015. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det avsatt 214 mill. kr i første fireårsperiode til utviklingen av Alnabru. *Fase 2* omfatter utvikling av framtidig konsept for utviklingen av terminalen. Utredningen startet i 2014 og ventes fullført i 2015, med påfølgende videreføring av planleggingen. Dersom driftsstabiliteten på Alnabru skal kunne forbedres er det behov for å intensivere arbeidet med fornying og utskifting av anleggsdeler. I forbindelse med

hovedplanen, er det beregnet en kostnad på 5,7 mrd. 2010-kr til fornying og utskifting av anleggsdeler, fordelt over 10 til 15 år.

#### *Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) i sammenheng med dobbeltsporet Hell-Værnes. I 2015 videreføres planlegging av elektrifiseringen ved at det utarbeides detaljplan og underlag for ekstern kvalitetssikring (KS2). Det legges også opp til detaljplanlegging av nye omformerstasjoner ved Stjørdal og Steinkjer for å håndtere økt togtrafikk på banestrekningene.

#### *Slutføring av Lysaker-Asker*

Det foreslås 8 mill. kr til dette i 2015. Det pågår noe etterarbeid i Vestkorridoren på det nye dobbeltsporet fra Lysaker til Asker. Dette er særlig saker knyttet til oppgjør for grunnverv som har trukket ut i tid.

#### **Programområder**

Til sammen foreslås det 2 520 mill. kr til programområdene i 2015. Satsingen på programområdene er stor, og det er viktig for raskt gjennomføring av mindre investeringer som bidrar til at flere kan velge å reise kollektivt med jernbanen. Budsjettforslaget gir en oppfyllingsgrad på hele 72,9 pst. etter to år av planrammen for perioden 2014–2017.

#### *Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell*

Det foreslås 597 mill. kr til gjennomføring og slutføring av prosjektene i 2015. Programområdet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Ny grunnrutemodell innføres i desember 2014. For å oppnå den betydelige kapasitetsøkningen i transporttilbudet på Østlandet er det satt i verk og gjennomført en rekke tiltak i infrastrukturen for å kunne optimalisere togproduksjonen. Dette omfatter bl.a. tiltak som hensettings- og vendingsanlegg, forsterking av strømforsyningen for togframføring, tilpassing av plattformer for nye tog og kapasitetsøkende tiltak mellom Oslo S og Lysaker.

Tiltakene for å implementere ruteplanen er i hovedtrekk ferdige til å tas i bruk til ruteomleggingen i desember 2014. I 2015 vil flere av disse prosjektene slutføres. Noen tiltak som ikke har vært avgjørende for å ta i bruk ny grunnrute og ruteplan fra desember 2014, videreføres for å kunne innføre de nye togene.

Det totale volumet av prosjekter, samordning og behovet for rask planlegging og gjennomføring, har utgjort en stor risiko for framdrift, plankvalitet, prosjektomfang og prosjektkostnader. Prosjektene er gjennomgått og kvalitetssikret. Det har vært nødvendig å justere omfang og kostnadsanslag for flere av prosjektene. I tillegg har noen prosjekter blitt utsatt/ikke prioritert, og noen nye prosjekter har kommet til. Framdriften er og har vært meget stram, men de viktigste milepælene for å gjennomføre den nye grunnrute-modellen i desember 2014, blir nådd som planlagt. Høvik stasjon med nytt signal- og sikringsanlegg ferdigstilles imidlertid ikke innenfor tidsfristen til desember 2014, men i første halvår 2015. Dermed oppnås ikke kapasiteten på Høvik stasjon før noe tid etter at ruteplanen er satt i drift. For å avvikle trafikken og ivareta behovet for hensettings- og vendekapasitet er det etablert midlertidige tiltak.

Tiltak i 2015 omfatter bl.a. videreføring av godstiltak på Holmen ved Drammen, tiltak på strekningen Drammen-Hokksund og ombygging av Steinberg stasjon, videreføring av hensettingstiltak i Lodalen, samt slutføring av tiltakene som tas i bruk med ny grunnrutemodell og ruteplan i desember 2014. De større prosjektene innenfor programområdet hvor det gjennomføres tiltak i 2015, omtales nedenfor.

#### *Sundland – sikkerhetstiltak*

Det foreslås 5 mill. kr til slutføring og sluttavregning i 2015. Etter risikoanalyse for innføring av ny ruteplan i 2014 og effekt av avbøtende tiltak, er det gjennomført flere forbedringstiltak for to sikringsanlegg på Sundland skifteområde, jf. omtale i Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet er ferdig og tas i bruk i desember 2014 og slutføres i 2015. Prognosen for sluttkostnad er i henhold til planlagt kostnad på 61 mill. kr.

#### *Høvik – vende- og hensettingsspor*

Det foreslås 123 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det er behov for et vende- og hensettingsanlegg vest for Lysaker for å betjene tog som har endepunkt på Lysaker/Stabekk. Prosjektet omfatter i hovedsak å rive eksisterende stasjonsbygning og gangbru, bygge tre midtstilte spor for vending og hensetting av tog, to gjennomgående spor med 220 m lange sideplattformer og støyskjermingstiltak. På sørsiden av stasjonen anlegges sykkelparkering, innfartsparkering og plass for av- og påstigning.

Drammenbanen er stengt for togtrafikk mellom Stabekk og Sandvika fra april 2013 til november 2014. I tillegg ble strekningen Lysaker-Stabekk stengt fra 1. mars 2014. All togtrafikk mellom Lysaker og Sandvika har i stengningsperioden blitt kjørt via den nye Bærumstunnelen. Hovedarbeidene er planlagt ferdigstilt til ny ruteplan desember 2014. Etterarbeidene avsluttes i 2015.

Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen og Bærum kommune. Statens vegvesen utbedrer rampe, vegbru og kryss, mens Bærum kommune gjennomfører tiltak som gjelder vann og avløp i området. Både Statens vegvesen og Bærum kommune har vært involvert i prosjekteringsfasen og bidrar i byggeledelsen. Jernbaneverket har koordinert prosjekteringen og fungerer som byggherre for alle tiltak. Fordeling av roller, ansvar og kostnader er regulert i egne avtaler mellom partene.

Prosjektet har en kostnadsramme på 691 mill. kr og en styringsramme på 633 mill. kr, etter at rammene ble justert for en økning av omfanget ved at utskifting av signalanlegget på hele strekningen fra Lysaker til Sandvika inkluderes i prosjektet, jf. Prop. 1 S (2013–2014). Prognosen for sluttkostnad er 680 mill. kr.

Risikoen i prosjektet er hovedsakelig knyttet til framdrift og tidspunkt for godkjenning av nytt signal- og sikringsanlegg fra Thales. Forsinkelsen medfører at lokaltogstrekningen mellom Lysaker og Sandvika settes i drift første halvår 2015. Samtidig med trafikkstengningen gjennomføres også fornying på denne strekningen. Dette prosjektet er en del av programområdet «Tiltak i Oslo-området – prosjekt Stor-Oslo» (se omtale nedenfor).

#### *Stabekk stasjon – undergang*

Det foreslås 28 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Undergangen på Stabekk stasjon ble stengt i 2013 etter en tilstandskontroll. Det er vanninntrenging i kulverten og bæreevnen er for svak. Jernbaneverket har etter en vurdering av oppgradering vs. nybygging lagt til grunn at det må bygges ny kulvert. For å gjøre holdeplassen mer tilgjengelig monteres to heiser og plattformen heves til 76 cm. Det installeres snøsmelleanlegg på plattformen for å effektivisere driften og vedlikeholdet vinterstid. Byggearbeidet startet våren 2014. Tiltaket har en stram framdrift og gjennomføres samtidig med Høvik vende- og hensettingsspor i 2015. Kostnadsrammen for prosjektet er 121 mill. kr og styringsrammen 108 mill. kr.



### *Eidsvoll vende- og hensettingsspor*

Det foreslås 29 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Eidsvoll vende- og hensettingsspor Fase 1 ble ferdig i 2013. Fase 2 av prosjektet omfatter bygging av midtstilt vendespor på Eidsvoll stasjon og tilkobling til Dovrebanen. Stasjonen utvides med ett nytt spor, til fire gjennomgående spor. Ett av disse blir et gjennomgående spor for godstog fra Hovedbanen til Dovrebanen. Den delen av anlegget som er knyttet til innføring av ny grunnrutemodell, blir ferdig og tas i bruk i desember 2014, med avsluttende arbeider i 2015. Det er lite gjenstående risiko i prosjektet. Kostnadsrammen for prosjektet er 347 mill. kr og styringsrammen 291 mill. kr.

### *Lillestrøm hensettingsspor*

Det foreslås 3 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter bygging av ny driftsbanegård med ett sporområde som skal benyttes av NSB, og ett som skal benyttes av Jernbaneverket. Alle eksisterende spor på området rives og erstattes av nye. Prosjektet ferdigstilles og tas i bruk i desember 2014. Kostnadsrammen er på 302 mill. kr, og styringsrammen er 276 mill. kr.

### *Oslo S-Lysaker – kapasitetsøkende tiltak*

Det foreslås 8 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). For å kunne øke antallet tog gjennom Oslo-tunnelen gjennomføres en optimalisering av plasseringen av lyssignaler mv., og enkelte endringer i sporplanen på strekningen Oslo S-Lysaker. Prosjektet inneholder ombygging i grensesnitt for sikringsanleggene på stasjonene Lysaker og Skøyen, samt fjernstyringen av disse. Prosjektet startet i 2012 og er nødvendig for å gjennomføre ny grunnrutemodell. Effekten av tiltakene vil gi en kapasitetsøkning for framføring av tog i Oslo-tunnelen på opp til 24 tog i timen i hver retning. Prosjektet har en kostnadsramme på 92 mill. kr og en styringsramme på 82 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er 87 mill. kr.

### *Gardermobanen – ombygging av felles sikringsanlegg*

Det foreslås 42 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Hensettingsprosjektene på Eidsvoll og Lille-

strøm som er omtalt over, krever omprogrammering av felles sikringsanlegg på Gardermobanen og nedre del av Hovedbanen. I Prop. 1 S (2012–2013) ble det redegjort for at arbeidet etableres som et eget prosjekt. Siste ombygging og omprogrammering tas i bruk i desember 2014. Framdriften i prosjektet er samkjørt med de øvrige prosjektene på samme strekning. Kostnadsrammen er på 378 mill. kr og styringsrammen 325 mill. kr.

### *Drammen-Hokksund – Steinberg stasjon, plattformer og tiltak på strekningen*

Det foreslås 140 mill. kr til tiltak for å iverksette prøveordning med gjenåpning av Steinberg stasjon fra september 2015.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Steinberg stasjon ble stengt ved innføringen av ny grunnrute i 2012. Det ble tidligere lagt til grunn at det skulle legges til rette for at stasjonen kunne gjenåpnes i forbindelse med ny ruteplan i desember 2014. Planene og konsekvensene av å gjenåpne stasjonen er omtalt i Prop. 97 S (2013–2014). I august 2014 ble det gjeninnført stopp av innsatstogene (rushtidstog) på Steinberg, da disse ikke kom i konflikt med øvrig togavvikling. Det ble i den sammenheng gjennomført noen mindre sikringstiltak.

For at alle lokaltog skal kunne stoppe på Steinberg, vil det bli gjennomført sikringstiltak på stasjonen som omfatter enkel gangbru, plattformtiltak og endring av signal- og kontaktledningsanlegg. I tillegg må reisetiden mellom Drammen og Hokksund reduseres for å ta igjen den tid stopp på Steinberg innebærer. Det vil derfor bli gjennomført tiltak for å få mer effektiv togkryssing på Hokksund. Planovergangen (kommunal gangvei) i Rødgata ved Gulskogen stasjon i Drammen stenges og blir erstattet med planfri kryssing. Jernbaneverket samarbeider med Drammen kommune om de konkrete løsningene. Det er et mål om å få til bygging av dette i 2015/2016. Samlet er kostnadene for tiltakene på Steinberg, Hokksund og Rødgata foreløpig beregnet til 160 mill. kr.

Videre utredning og planlegging av tiltak for dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund for å få halvtimesfrekvens, sees i sammenheng med behandling av KS1 for Buskerudbypakke 2. Mjøndalen og Hokksund stasjoner er pekt ut som kollektivknutepunkt med behov for oppgradering. Det samarbeides med bl.a. kommunene, Statens vegvesen og fylkekommunen om knutepunktsutvikling.

### *Lodalen hensettingsspor*

Det foreslås 57 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter bygging av hensettingsplasser for å øke kapasiteten for nye tog på Østfoldbanen som følge av NSBs planer om å anskaffe nye togsett. Prosjektomfanget er økt for å ivareta behovet om økt hensettingskapasitet fra tre til fire togsett. Jernbaneverket har i forbindelse med detaljplangodkjenning utført en usikkerhetsanalyse som tilsier en styringsramme for prosjektet på 95 mill. kr og en kostnadsramme på 113 mill. kr. Prosjektet planlegges ferdig i 2015 og tatt i bruk samtidig med at de siste togsettene leveres til NSB.

### *Holmen – godskapasitet*

Det foreslås 147 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Ved innføring av ny grunnrute i desember 2014 øker persontrafikken over Drammen stasjon. Dette vil redusere tilgjengelig kapasitet for godstrafikken til Holmen og Brakerøya. Sammen med Drammen havn har Jernbaneverket vurdert å bygge om Holmen slik at godstogene til/fra Holmen bruker kortere tid ut og inn fra hovedspor.

Prosjektet var opprinnelig planlagt ferdig i desember 2014, men er forsinket som følge av ytterligere behov for å gjennomgå prosjektets kostnad og løsning. Konseptavklaring og kvalitets-sikring ble ferdig i mars 2014. Detaljplanlegging blir ferdig i tredje kvartal 2014, og det arbeides med en avtale mellom Drammen kommune, ROM eiendom og Jernbaneverket om en kostnadsdeling. For å få rasjonell bygging vil anleggsarbeidet ikke starte før fjerde kvartal 2014, med hovedarbeider i 2015.

Totalkostnaden for anlegget er foreløpig kostnadsberegnet til 239 mill. kr. Inntil detaljplanen er ferdig, er overslaget usikkert. Det forhandles med Drammen kommune om fordeling av kostnadene. Inntil prosjektet er ferdig, vil det være redusert kapasitet på Holmen, og godstrafikken til/fra Holmen må bruke en større del av døgnet enn tidligere.

### *Banestrømforsyning til nye tog*

Det foreslås 6 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). NSBs nye tog, ny grunnrute og økt trafikk langs InterCity-strekningen Skien-Lillehammer medfører behov for å forsterke strømforsyningen

for togframføringen. Prosjektet omfatter kjøp av fire mobile omformere som øker kapasiteten i strømforsyningen med 26 pst. Den økte kapasiteten bidrar også til økt driftsstabilitet. Prosjektet blir ferdig til ny grunnrutemodell innføres i desember 2014. Det gjenstår noe restarbeider i 2015. Prosjektets kostnadsramme er 313 mill. kr, styringsrammen 293 mill. kr og prognostisert sluttkostnad 250 mill. kr.

### **Kapasitetsøkende tiltak**

Det foreslås 810 mill. kr til programområdet i 2015. Programområdet omfatter mindre tiltak og mellomstore prosjekter som skal øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Det gjennomføres investeringstiltak som bl.a. omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret bane-strømforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne, tekniske tiltak i telesystemer (GSM-R) og i IKT-systemer for kjørevegen. Det siste omfatter bl.a. trafikk- og publikumsinformasjon, trafikkstyring, planlegging av sportilgang og videoovervåkning mv.

Knapp kapasitet innenfor signalfag og anskaffelse av sikringsanlegg har vært en risiko i prosjektgjennomføringen for flere av de kapasitetsøkende tiltakene de siste årene, særlig for kryssingsspor. Jernbaneverkets rammeavtale for nye sikringsanlegg og økt erfaring med moderne sikringsanlegg vil gi økt tilgang til ressurser og redusere risikoen.

I 2015 prioriteres bl.a. kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen, tiltak for å utbedre GSM-R-nettet, strømforsyningsanlegg, samt å utbedre og operasjonalisere kunde- og trafikkinformasjons-systemer. Videre prioriteres planlegging og oppstart av nye prioriterte hensettingsspor og kapasitetsøkende tiltak på Kløfta stasjon og i Oslo-området.

Innenfor programområdet foreslås 12 mill. kr til tilskuddsordningen for private sidespor mv. i 2015, jf. egen omtale under «Andre saker». I tilknytning til tilskuddsordningen er det en tilsagnsfullmakt. Rammen for gamle og nye forpliktelser i tilsagnsfullmakten foreslås satt til 10 mill. kr i 2015, jf. forslag til romertallsvedtak.

Nedenfor redegjøres det nærmere for de større prosjektene innenfor programområdet hvor det gjennomføres tiltak i 2015.

*Tømmerterminaler*

Det foreslås 25 mill. kr til å gjøre ferdig tømmerterminalen på Norsenga og 51 mill. kr til å videreutvikle tømmerterminalen på Koppang i 2015. Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og omfatter oppgradering av tømmerterminalene på Koppang og Norsenga ved Kongsvinger stasjon. Hensikten er å få mer effektiv logistikk og bedre sikkerhet ved terminalene.

På Norsenga ble terminalen tatt i bruk i 2012. I 2013 og 2014 er det utført kompletterende arbeider, bl.a. med å øke dimensjonerende aksellast på terminalområdet som følge av behov for bruk av større kjøretøyer. Tømmerterminalen Norsenga (trinn 2) er planlagt fullført i løpet av 2014/2015.

For tømmerterminalen på Koppang har det i 2014 pågått behovsavklaringer og arbeid med detaljplan. Arbeid med terminaler på Vestmo og Formofoss er ikke igangsatt i påvente av nytt plangrunnlag.

*Ofofbanen – kapasitetsøkende tiltak*

Prosjektene er sist omtalt samlet i Prop. 1 S (2013–2014). Tiltaket *Ofofbanen – forsterket strømforsyning* ble sist omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Malmsekskapene Luossavaara-Kiirunavaara AB (LKAB) og Northland Resources AB planlegger å øke volumet av malmtransport på Ofofbanen i perioden 2013–2020. For å øke kapasiteten for malmtransporten forlenges kryssingsspor på Bjørnfjell og Rombak, det skal bygges nye kryssingsspor på Djupvik og Søsterbekk, og det gjennomføres tiltak på Narvik stasjon. Videre gjennomføres det tiltak for å forsterke strømforsyningen til togframføringen (ny kraftledning og ny omformer).

*Straumsnes kryssingsspor*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Kryssingssporet ble bygd i perioden 2009–2011 i henhold til forskutteringsavtale mellom LKAB/MTAS (Malmtransport AS) og Jernbaneverket. Forskutteringsavtalen forutsetter tilbakebetaling i 2014 og 2015, krone for krone og uten renter. Det foreslås 40 mill. kr til tilbakebetaling av siste del av forskutteringen i 2015.

*Bjørnfjell og Rombak kryssingsspor*

Det foreslås 143 mill. kr til å slutføre anleggsarbeidene på Bjørnfjell og videreføre anleggsarbeidene på Rombak i 2015. I tillegg kommer anleggsbidrag fra LKAB på 60 mill. kr.

Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Ett av de kapasitetsøkende tiltakene for å kjøre flere lange malmtog på Ofofbanen er å forlenge de to kryssingssporene på Bjørnfjell og Rombak. Jernbaneverket har utarbeidet detaljplan for Bjørnfjell og hovedplan for Rombak, samt startet anleggsarbeidene. Etaten har inngått avtale om anleggsbidrag fra LKAB som finansierer deler av kryssingssporene (30 pst.). Det er inngått en avtale mellom Jernbaneverket og LKAB om å ferdigstille Bjørnfjell kryssingsspor i 2015 og Rombak i 2016. Dette innebærer at de jernbanetekniske arbeidene for Rombak må starte i 2015.

Bjørnfjell kryssingsspor har en kostnadsramme på 316 mill. kr og en styringsramme på 272 mill. kr. Det er ingen vesentlige risikoforhold knyttet til prosjektet.

Hovedplanen for Rombak kryssingsspor har en foreløpig kostnadsramme på 332 mill. kr og en foreløpig styringsramme på 293 mill. kr. I forhandlingene mellom LKAB og Jernbaneverket ble det stilt endret krav til sporlengde lengre enn 1 000 m for å håndtere 750 m lange tog. Avtalen innebærer at LKAB skal dekke 30 pst. av kostnadene. Prosjektering så langt har vist at nødvendig sporlengde bør økes til 1 120 m. Hovedplanen la til grunn en sporlengde på 900 m, og det er derfor foretatt et nytt estimat og usikkerhetsvurdering av prosjektets kostnader før detaljplanarbeidet settes i gang. Dette har medført at foreslått kostnadsramme økes til 454 mill. kr og styringsrammen til 380 mill. kr. Detaljplan med endelig forslag til kostnads- og styringsrammer ventes klar innen utgangen av oktober 2014, og byggeplan ventes klar innen utgangen av november 2014. Risikoen ved byggingen av Rombak kryssingsspor vil bli klarlagt ved utarbeidelsen av detaljplanen.

*Forsterket strømforsyning*

Det foreslås 67 mill. kr til ny kraftledning mellom Narvik og Bjørnfjell og 25 mill. kr til ny mobil statisk omformer i 2015. Prosjektene er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. For å forsterke banestrømforsyningen på strekningen skiftes kraftledningen ut mellom Narvik og Bjørnfjell og det anskaffes økt omformerkapasitet til Rombak omformerstasjon.

I Prop. 97 S (2013–2014) ble det opplyst at kostnadsrammen for å skifte ut kraftledningen mellom Narvik og Bjørnfjell har økt til 174 mill. kr og styringsrammen til 156 mill. kr Jernbaneverket

har i denne sammenheng mottatt et anleggsbidrag fra Statnett på 7,5 mill. kr. Detaljplanlegging og forberedende arbeider startet i 2013, og anleggsarbeidene startet med redusert framdrift i 2014. Framdriften er endret og byggestart er planlagt i 2015. Ny fjernledning er planlagt ferdigstilt i 2016.

For å dekke kapasitetsbehovet for kjørestrom som følge av økt trafikk på Ofofbanen anskaffes en mobil statisk omformer for midlertidig kapasitetsøkning inntil permanente omformerstasjoner bygges. Mobile omformere vil deretter bli brukt i beredskapssammenheng. Prosjektet ble igangsatt i 2014 og ferdigstilles i 2015. Prosjektet har en foreløpig kostnadsramme på 73 mill. kr og en styringsramme på 62 mill. kr.

#### *Narvik stasjon*

For å kunne øke kapasiteten på Ofofbanen må også sporkapasiteten på Narvik stasjon økes for å ha sporenlengder tilpasset 750 m lange tog. I tillegg er det behov for å skille malmtrafikken til LKAB/MTAS og godstrafikken til Narvikterminalen. Prosjektet omfatter en rekke tiltak. Det er utarbeidet en revidert hovedplan for tiltakene som indikerer en samlet kostnad på om lag 600 mill. kr. Det foreslås 5 mill. kr til videre planlegging av tiltakene i 2015.

#### *Nye kryssingsspor på Djupvik og Søsterbekk*

Kapasitetsøkningen på Ofofbanen omfatter også bygging av nye kryssingsspor på Djupvik og Søsterbekk. Djupvik er prioritert med 15 mill. kr til oppstart av detaljplanleggingen i 2015.

#### *Oppgradering av GSM-R og telenettet*

Samlet foreslås det 95 mill. kr til GSM-R-prosjekter i 2015. Det pågår flere delprosjekter for å oppgradere Jernbaneverkets telenett og GSM-R-systemet. Tiltakene bidrar til å sikre at disse systemene opprettholder tilfredsstillende kapasitet, tilgjengelighet og funksjonalitet. Det legges opp til at Jernbaneverket skal opprettholde kravene til sikker togradio, tilrettelegge for ERTMS-utbyggingen, samt annen bruk av transmisjonsnettet. Tiltakene bidrar også til driftsstabiliteten i togtrafikken. Delprosjektene omfatter etablering av redundant kjernenett og andre investeringer i GSM-R-systemet.

#### *Etablering av redundant kjernenett (reservenett)*

Det foreslås 65 mill. kr til å videreføre delprosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). GSM-R-nettet er prosjektert og bygd for å overholde strenge krav til oppetid (tilgjengelighet). For å sikre funksjonalitet og tilgjengelighet i GSM-R-nettet ved utfall av sentrale deler av nettet er det nødvendig å etablere et redundant kjernenett med en alternativ driftssentral som en reserveløsning. Prosjektet startet i 2010 og er planlagt ferdig i 2016. Prosjektet har en kostnadsramme på 290 mill. kr og en styringsramme på 277 mill. kr. Teknisk infrastruktur på den alternative driftsentralen er ferdig og enkelte delsystemer er tatt i bruk. De siste delsystemene tas i bruk i 2014 og 2015.

#### *Andre investeringer i GSM-R-systemet*

Det foreslås 30 mill. kr til videreføring av øvrige GSM-R-prosjekter i 2015. Dette inkluderer delprosjektene GSM-R Utbedring av radiodekning, GSM-R Ny funksjonalitet og GSM-R Systemovervåking, sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). De tre delprosjektene skal sørge for at de sentrale systemene, radionettet (mobildekning og radiolinje) og funksjonalitet i GSM-R-nettet over tid tilfredsstiller pålagte sikkerhets- og kvalitetskrav, samt forberede GSM-R-nettet for innføring av ERTMS.

#### *Kjørevegsrelaterte IKT-systemer*

Det foreslås 29 mill. kr i 2015 til kjørevegsrelaterte IKT-systemer. Dette er IKT-systemer som brukes i forbindelse med framføring av tog, bl.a. sentrale systemer for kunde- og trafikkinformasjon som gir informasjon til kundene om toggangen via høyttalere, monitører og anvisere, samt informasjon til togledere i forbindelse med togframføring og ruteplanlegging. Det er flere mindre delprosjekter som samlet er anslått å koste om lag 60 mill. kr.

#### *Nye/utvidete omformerstasjoner*

Det foreslås 85 mill. kr til nye omformerstasjoner på Gjøvik, Leivoll (Sørlandsbanen) og Solum (Porsgrunn) i 2015.

Det planlegges ny omformerstasjon på Gjøvik for å øke strømforsyningskapasiteten på Gjøvikbanen. Prosjektet er anslått å koste om lag 65 mill. kr.

Leivoll omformerstasjon utvides for å øke strømforsyningskapasiteten på Sørlandsbanen og for å kunne fungere som reservetilførsel av kraft ved utfall av andre omformere. Prosjektet er anslått å koste 20 mill. kr. Det ble igangsatt i 2014 og avsluttes i 2015.

Solum omformerstasjon etableres som en permanent omformerstasjon. Den skal sikre tilstrekkelig strømforsyning for InterCity-trafikk på vestre del av Vestfoldbanen generelt og særlig til nytt dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn. Prosjektet gjør det mulig å øke togtrafikken og redusere transporttida. Prosjektet har en kostnadsramme på 265 mill. kr og en styringsramme på 240 mill. kr. Det er planlagt bygd i perioden 2015–2017, og ferdigstilt til dobbeltsporets åpning i 2018.

#### *Nye hensettingsanlegg til nye tog*

Det foreslås 65 mill. kr til detaljplanlegging/byggeplanlegging av nye/utvidede hensettingsanlegg på Hove (Lillehammer) og Skien i 2015, med sikte på byggestart i 2016.

NSB planlegger å anskaffe ytterligere 11 ny motorvognsett for å øke kapasiteten. Disse er planlagt levert i perioden 2015–2016. Togsettene vil inngå i kapasitetsforsterkning på strekningen Skien-Lillehammer og gjør det mulig for NSB å overføre flere togsett til Jærbanen for å møte trafikkveksten der. Utvidelse eller bygging av nye hensettingsanlegg ved Hove (Lillehammer), Skien og ev. Hamar er nødvendig for å ta i bruk disse nye togsettene. Hovedplanene for disse prosjektene revideres i 2014.

Skien hensettingsanlegg er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), og var opprinnelig planlagt ferdig i desember 2015. Prosjektet ble utsatt for en nærmere vurdering av det totale behovet for hensettingskapasitet i Skiensområdet, herunder behovet knyttet til InterCity-utbyggingen.

#### *Kapasitetsøkende tiltak på Kløfta og i Oslo-området*

For økt kapasitet og robusthet foreslås det 10 mill. kr til tiltak på Kløfta, 15 mill. kr til å etablere en sikkerhetssone på Oslo S, og 21 mill. kr til andre tiltak i Oslo-området.

#### **Stasjoner og knutepunkter**

Det foreslås 440 mill. kr til programområdet i 2015. Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, tilgjengelighet og universell utforming,

innfartsparkering, samt samarbeidsprosjekter med kommuner.

I 2015 prioriteres pågående prosjekter hvor stasjonstiltak i forbindelse med ERTMS på Østfoldbanens østre linje og Jernbaneverkets andel i prosjektet med å bygge på Oslo lufthavn, Gardermoen er de største enkeltprosjektene. Videre prioriteres plattformforlengelser, samarbeidsprosjekter på stasjoner (mindre tiltak i samarbeid med kommuner), tilgjengelighetstiltak, parkeringsplasser, tiltak på Skøyen stasjon, samt stasjonstiltak på Spikkestadbanen og Gjøvikbanen.

#### *Tverlandet og Reitan/Oteråga holdeplasser*

Det foreslås 5 mill. kr til å fullføre prosjektet Tverlandet holdeplass i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter etablering av en ny holdeplass med parkeringsareal på Tverlandet sørøst for Bodø. Holdeplassen planlegges tatt i bruk sommeren 2015. På post 34 er det dessuten satt av midler til å videreføre planleggingen og mulig oppstart av arbeider med å forlenge kryssingsspor og etablere holdeplass ved Reitan/Oteråga som ligger om lag 5 km øst for Tverlandet.

#### *Trondheim stasjon – byggetrinn 1*

Det foreslås 10 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter nye adkomster til plattformene på stasjonen, heving av plattformer og nye plattformtak. Prosjektet er første trinn i en større utvikling av Trondheim stasjon som bl.a. omfatter ny tverrforbindelse over stasjonsområdet til Brattøra. Byggetrinn 1 ble startet i 2012, tatt i bruk i 2014 og er ferdig i 2015. Kostnadsrammen for prosjektet er 283 mill. kr og styringsrammen 252 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er lik styringsrammen, men det er noe risiko knyttet til sluttoppgjør.

#### *Gardermoen terminal T2, jernbanestasjon*

Det foreslås 78 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). For å møte ventet utvikling i flytrafikken utvides kapasiteten på Oslo lufthavn i to trinn. Første trinn omfatter bl.a. bygging av ny flyterminal (T2) med ny ankomst/avgangshall vest og ny pir nordøst for Gardermoen jernbanestasjon. Dette innebærer at også jernbanestasjonen må bygges om. Jernbaneverket og Oslo Lufthavn AS har inngått avtale som regulerer ombyggingen og tilpasningene som skal foretas. Finansiering og kostnads-

deling mellom Avinor AS/Oslo Lufthavn AS og Jernbaneverket er avklart. Det er nå enighet om at Jernbaneverket betaler Avinor 120 mill. kr for Jernbaneverkets andel av utbyggingen av T2 på Gardermoen. Avinor forskutterer dette beløpet innenfor rammen av fullmakten om forskuttering. Dette kommer i tillegg til plattformarbeidene som Jernbaneverket skal bekoste. Stasjonsdelen planlegges med byggestart i andre halvår 2014 og er planlagt tatt i bruk i 2016.

#### *Plattformforlengelser*

Det foreslås 34 mill. kr til å ferdigstille igangsatte tiltak i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Jernbaneinfrastrukturforskriften stiller krav til at av-/påstigning for persontog skal skje til/fra plattform. Enten skal lengden på plattformer samsvare med togets lengde, eller så skal det være innført tiltak slik at av- og påstigning utenfor plattform hindres. Jernbaneverket har hatt dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn, med krav om å gjennomføre tiltak på 140 plattformer i perioden 2009–2019. Denne dispensasjonen er nå opphevet. Jernbaneverket samarbeider med togoperatørene om en ny strategi for nødvendig tilpasning mellom infrastruktur, stasjoner, holdeplasser og togmateriell. Dette strategiarbeidet erstatter tidligere plan for å utbedre resterende plattformer.

#### *Spikkestadbanen – stasjonstiltak*

I 2015 foreslås 24 mill. kr til stasjonstiltak på Heggedal stasjon og 15 mill. kr til avbøtende tiltak på grunn av nedleggelse av holdeplassene Hallenskog og Åsaker.

På Heggedal stasjon forlenges kryssingssporret for å øke kapasiteten og plattformen forlenges fra 220 m til 250 m. Det bygges også nytt parkerings- og parkanlegg Videre skal to planoverganger nedlegges. Plattformforlengelsene og nytt parkerings- og parkanlegg kan først gjennomføres etter at Statens vegvesen har fullført byggingen av ny vegbru i 2015.

I forbindelse med nedleggelse av holdeplassene Hallenskog og Åsaker planlegges det avbøtende tiltak i form av gang- og sykkelveg mellom Hallenskog – Heggedal og Åsaker – Spikkestad. Videre vil tre planoverganger bli vurdert nedlagt. Jernbaneverket vil i denne sammenheng bidra med 15 mill. kr til kommunene Røyken og Asker. Dette er planlagt gjennomført i 2015.

#### *Kongsvingerbanen – stasjonstiltak*

På Kongsvingerbanen gjennomføres plattformforlengelser på Sørumsand, Årnes, Fetsund og Nerdrum stasjoner. Prosjektene er todelt og fase 1 omfatter tiltak som er nødvendig for at stasjonene skal kunne motta doble togsett ved ruteendringen i desember 2014. Dette er enkle forlengelser av eksisterende plattformer med treplattformer. På Nerdrum og Fetsund forlenges plattformene i henhold til dagens høydekrav på 76 cm. På Årnes forlenges plattformen med eksisterende høyde 55 cm da det ikke er mulig å heve eksisterende sideplattform til full høyde. På Fetsund er hele stasjonen fredet. Akershus fylkeskommune har godkjent plattformtiltaket, men det gjenstår noen detaljer for utforming. Tiltakene tas i bruk i løpet av 2014. Supplerende tiltak følger i fase 2 For dette gjennomføres det nå anbudskonkurranse.

På Sørumsand skal det etableres to nye plattformer. Dagens hovedplattform erstattes av en ny plattform, mens dagens mellomplattform erstattes av en ny sideplattform. Begge plattformene bygges i henhold til gjeldende regelverk om høyde, lengde og universell utforming. Det skal i tillegg bygges en gangkulvert mellom plattformene. Reguleringsplanen ble vedtatt i desember 2013. I 2015 planlegges videreføring av detaljplanlegging.

#### *Jærbanen – plattformforlengelser*

Det foreslås 35 mill. kr til plattformforlengelser på Klepp og Øksnevadporten stasjoner i 2015. Tiltakene gjør det mulig å kjøre lengre persontog (dobbelsett) og øker transportkapasiteten. Hovedplanarbeidet pågår, reguleringsplan gjennomføres i 2014/2015 og det planlegges med byggestart i 2015.

#### *Østfoldbanen, østre linje – stasjonstiltak for ERTMS/ fjernstyring*

Det foreslås 74 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). I forbindelse med erfaringsstrekning for ERTMS/ETCS på Østfoldbanens østre linje er det nødvendig å gjennomføre tiltak for å utbedre atkomster og plattformer på stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen. Dette skal ivareta sikkerheten til publikum når strekningen blir fjernstyrt og stasjonene ubetjente. Flere av tiltakene må samordnes med utbyggingen av Østfoldbanen ERTMS – erfaringsstrekning på østre linje, jf. omtale under «Store prosjekter». Kostnadsrammen for prosjektet er 591 mill. kr, sty-

ringsrammen er 550 mill. kr og forventet slutt-kostnad er i henhold til styringsrammen.

Prosjektet omfatter ombyggingsarbeider med nye tekniske hus, fjerning av midtplattformer, plattformforlengelser og nye plattformer for spor 2. Dessuten vil det foretas noen mindre endringer på sporplanen og en generell oppgradering av gammelt spor. Planovergangene som er en del av de tilhørende stasjonsområdene, blir rehabilitert med nye vegsikringsanlegg. Tiltakene er i hovedsak nødvendig for at strekningen skal bli fjernstyrt med ERTMS. Plattformene på strekningene vil bli 76 cm høye og få en lengde på 200–250 m. Stasjonene vil bli universelt utformet. På Askim, Spydeberg og Mysen vil det bli bygd undergang og bru for de reisende. For Mysen stasjon er det besluttet å rive eksisterende bru og erstatte den med en enkel universelt utformet bru.

#### *Kundeinformasjon, fase 2*

Det foreslås 90 mill. kr til prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter utbygging av kundeinformasjonsanlegg, høyttalere og visuell dynamisk informasjon, samt teknisk utstyr som er nødvendig for operativ drift av anleggene på stasjonene. Prosjektet omfatter også løsninger for å formidle universelt utformet kundeinformasjon gjennom informasjonstjenester som flest mulig kan bruke. Her planlegges innført to mobilbaserte løsninger for å dekke behovet for tilgang til ruteinformasjon og avviksinformasjon for personer med nedsatt funksjons-evne. Målet er å gi passasjerene relevant, oppdatert og universelt utformet informasjon om togtilbudet og trafikkavviklingen, og dermed bidra til bedre kundetilfredshet og mer effektiv trafikkavvikling. Prosjektet bidrar også til mer effektiv av/påstigning, mer effektive stasjonsopphold, reduserte forsinkelser og dermed bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

Ved utgangen av 2014 skal 142 av landets 338 stasjoner og holdeplasser, hovedsakelig i InterCity-området, være utbygd med kundeinformasjonsanlegg. Jernbaneverket har utarbeidet en revidert hovedplan for de resterende stasjonene. 136 stasjoner er prioritert i perioden 2015–2017. I 2015 er det planlagt å bygge kundeinformasjonsanlegg på Jærbanen, Trønderbanen og siste rest av InterCity-området, innvendig oppgradering av Oslo S og Nationaltheatret stasjonsområder, samt utredning og prosjektering av ny standard for mobile informasjonsløsninger fra Jernbaneverket for å dekke krav til universell utforming av informasjon.

#### *Drammen P-hus – innfartsparkering*

Det foreslås 20 mill. kr til prosjektet i 2015. Behovet for innfartsparkeringsplasser på stasjoner, spesielt på Østlandet, øker. Jernbaneverket har ansvar for å tilby et tilfredsstillende parkeringstilbud ved stasjonene, samt eventuelt sette prisen for bruk av disse. I Drammen ønsker kommunen å utvikle området hvor Jernbaneverket har sine 300 parkeringsplasser for togpassasjerene. I forhandlinger mellom Drammen kommune, Rom Eiendom AS og NSB AS i 2012 ble partene enige om at parkeringsplassene for passasjerene ikke skal være mer enn 300 m fra stasjonen. Jernbaneverkets bidrag er tomte pendlerparkeringen befinner seg på i dag (om lag 90 mill. kr), og et investeringsbidrag på inntil 30 mill. kr. Det er Rom Eiendom som eier tomte, men Jernbaneverket har leieretten. Løsningen innebærer at Rom Eiendom kan kjøpe Jernbaneverkets disposisjonsrett til arealet og bli fullverdige eiere av tomte ved å betale markedsprisen for dette.

#### **Sikkerhet og miljø**

Det foreslås 530 mill. kr til programområdet i 2015. Programområdet omfatter tiltak for å opprettholde eller forbedre sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur. For å oppnå dette må det satses på forebyggende tiltak både mot ulykker som har høy sannsynlighet og ulykker med lav sannsynlighet dersom de får alvorlig konsekvens når de inntreffer. I programområdet inngår tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljøtiltak. Alle jernbanestrekninger analyseres for å identifisere risikoforhold og prioritere tiltak. En samlet vurdering av risikobildet tilsier å prioritere tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, forhindre avsporing og sammenstøt mellom tog, rassikring mv. Målet er at alle tiltak skal bidra til å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået. Samtidig bidrar tiltakene til å forbedre opptiden og redusere ulykkes- og hendelseskostnader.

#### *Teknisk trafiksikkerhet*

Det foreslås 73 mill. kr til teknisk trafiksikkerhet i 2015. Teknisk trafiksikkerhet omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav, bl.a. i togframføringsforskriften. Jernbaneverket har dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn for flere tiltak knyttet til signalanleggene. Dette gjelder bl.a. etablering av fjernstyring på Arendalsbanen som blir

ferdig innen fristen som er første kvartal 2015. Kostnadene for fjernstyringstiltaket er beregnet til 67,5 mill. kr.

Pågående arbeid med automatisk togkontroll gjennom innføring av ATC-kryssingsbarrierer videreføres. Dette skal forhindre at tog som kjører ut fra en stasjon, skal komme i samme spor som tog som kjører inn til stasjonen. ATC-kryssingsbarriere skal installeres på 33 stasjoner. Pr. juni 2014 er seks stasjoner (Kjelsås, Movatn, Tangen, Dal, Åneby og Vaksdal) satt i drift. Det er planlagt å sette i drift ytterligere fem (Gjerstad, Nodeland, Nærbø, Ler og Bjørnfjell) innen utgangen av 2014. For 2015 er det planlagt å installere og sette i drift ATC-kryssingsbarrierer på fem stasjoner (Klepp, Stanghelle, Bolstadøyri, Bulken og Katterat). Kostnadene for disse 33 stasjonene er beregnet til 65,7 mill. kr. Omfanget på den enkelte stasjon er avhengig av antall spor til plattform.

Fullstendig hastighetsovervåkning (F-ATC), som i tillegg til overvåkning av at tog ikke passerer stoppsignaler (rødt lys), overvåker at maksimalhastigheten for strekningen ikke overskrides, ble satt i drift på strekningen Asker-Drammen i 2013. F-ATC planlegges satt i drift på strekningen Drammen-Gulskogen i september 2014. I 2015 videreføres arbeidet med å etablere F-ATC på strekningen Oslo S-Strømmen-Lillestrøm, samt tiltak på Bergensbanen, Rørosbanen og Trønderbanen.

#### *Sikring og sanering av planoverganger*

Det foreslås 95 mill. kr til sikring og sanering av planoverganger i 2015. Ved utgangen av 2013 var det om lag 3 600 planoverganger på Jernbaneverkets nett. Det planlegges utført rundt 150 planovergangstiltak (sikring eller sanering) i løpet av 2014.

Antall planoverganger er mer enn halvert de siste 50 årene, enten ved sanering av planoverganger eller nedlegging av banestrekninger. De siste 10 årene er om lag 850 planoverganger fjernet. Ulykker på planoverganger er en viktig årsak til dødsfall i forbindelse med jernbanedriften. For ytterligere å redusere risiko for ulykker ved planoverganger skal det i 2015 arbeides videre med flere forskjellige tiltak, bl.a. etablering av planskilte kryssinger (kulverter og bruer), sikring/varsling, vegomlegging/-utbedring av veggeometri, holdningsskapende arbeid m.m. Sanering eller sikring av alle planoverganger som er i daglig bruk prioriteres. I 2015 vil det i hovedsak bli

utført tiltak på Nordlands-, Dovre-, Røros-, Solør-, Rauma-, Bergens-, Sørlands-, Randsfjord-, Østfold, Kongsvinger- og Gjøvikbanen. Planovergangstiltak innenfor InterCity-strekningene vil i hovedsak håndteres som en del av InterCity-utbyggingen.

Ved etablering av de mer kostbare løsningene tilstreber Jernbaneverket kostnadsdeling med eierne av vegen, dvs. Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner. Jernbaneverket jobber med en rekke tiltak hvor disse vegeierne er involvert i større eller mindre grad. Et eksempel er tiltaket på Refsland/Tekse som ble påbegynt i 2014, der Rogaland fylkeskommune, Lund kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket deler kostnadene. Hvilke tiltak som vil bli startet opp eller gjennomført i 2015, vil bl.a. være avhengig av at det blir enighet om hvilke tiltak som skal gjennomføres, at finansiering er på plass hos alle parter, nytte-/kostnadsanalyser og framdrift for prosjektering og eventuelle reguleringsplaner. Større tiltak der det er enighet om en kostnadsdeling, videreføres i 2015.

#### *Rassikring*

Det foreslås 208 mill. kr til rassikring i 2015. Klimaendringer har ført til mer flom og flere ras. Dette kan gi økt risiko for ulykker og gir problemer for punktlighet og regularitet i togtrafikken. Tiltak på eksisterende jernbanenett for å møte klimaendringer omfatter rassikring i form av profilutviding, sikring mot steinsprang, flom og løsmasser, drenering, stabilisering av linjen m.m. Videre styrkes overvåking og inspeksjon av terrenget langs banestrekningene og arbeidet med å sette opp flere værstasjoner.

Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt om tiltak og utvikling av varslingsstjenester. Situasjonen krever økt innsats for å gjøre jernbanenettet mer robust. Målene med tiltakene er å redusere risikoen for ulykker i rasutsatte områder og forstyrrelser i togtrafikken.

I 2015 vil det bli gjennomført omfattende rassikringstiltak på Bergens-, Nordlands- og Dovrebanen. Det vil også bli gjennomført tiltak på Østfold-, Sørlands-, Kongsvinger-, Røros- og Ofotbanen. Monteringen av flere værstasjoner videreføres. Prioriteringene gjøres bl.a. ut fra strekningsanalyser, rasfarekartlegginger, lokalkunnskap og muligheter for å koordinere med annet arbeid på strekningen.



### Tunnelsikkerhet

Det foreslås 115 mill. kr til tunnelsikkerhet i 2015. Tiltak innfor tunnelsikkerhet følger i hovedsak av Jernbaneverkets kartlegginger, risikovurderinger og forskriftskrav, og omfatter tiltak for selvevakuering som f.eks. nødlys og skilting, tiltak for assistert evakuering som f.eks. rømningsutganger, brannhemmende tiltak og ulykkesforebyggende tiltak (sikring av kritiske konstruksjoner).

Det gjennomføres brannsikringstiltak i Oslo-tunnelen. Tiltak ble senest omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane* og i Prop. 1 S (2013–2014). Arbeidet med røykventilasjon og brannvannforsyning i tunnelen avsluttes i 2014. Ytterligere tiltak som evakueringsveg fra Elisenberg, utbedringer av ballastpukk for bedre evakueringsmuligheter og supplerende skilting påbegynnes i 2015. Videre er det i 2015 planlagt å stabilitetssikre Bergsengtunnelen (Dovrebanen) ved at denne erstattes med en åpen fjellskjæring.

### Miljøtiltak

Det foreslås 39 mill. kr til miljøtiltak i 2015. Viktige tiltak for å ivareta Jernbaneverkets miljøansvar er å rydde opp i gammel forurensning og avfall, samt fjerne kilder til forurensning. Andre viktige tiltak er å oppgradere tekniske fasiliteter og anlegg i tråd med nye forskriftskrav og beste praksis innen miljøområdet, energieffektivisering, støyplagereduksjon, samt å minske konfliktene mellom jernbanen og naturmangfold, bl.a. ved å redusere bruken av sprøytemidler.

Jernbaneverkets handlingsplan mot dyrepåkjørslar med tog omfatter vurderinger av aktuelle tiltak mot påkjørslar av ulike dyrearter på de mest utsatte banestrekningene. Det viktigste tiltaket mot dyrepåkjørslar er vegetasjonsrydding langs toglinjene som budsjetteres under vedlikehold på post 23.

### Tiltak i Oslo-området – prosjekt Stor Oslo

Det foreslås 143 mill. kr til å videreføre og avslutte prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Det omfatter fornying av kritisk jernbaneinfrastruktur i Oslo-området for å oppnå en god og pålitelig trafikkavvikling. Alle arbeidene på strekningen Lysaker-Etterstad som krever lengre stopp i togtrafikken, ble ferdig i 2012, mens de resterende arbeidene ble ferdig i 2013. Tidspunktet for å sette i drift akseltellere er utsatt til etter 2014. Hovedplaner for å utvide prosjektet til

Asker, Spikkestad og Lillestrøm ble påbegynt i 2010 og var ferdig i 2012. Detaljplanlegging på strekningene Lysaker-Sandvika og Etterstad-Lillestrøm ble gjennomført i 2013.

Tiltakene omfatter fornying av eksisterende infrastruktur i området med størst trafikkbelastning. Det er derfor svært krevende å gjennomføre arbeidene med minst mulig ulempe for trafikkavviklingen. Prosjektet har en kostnadsramme på 2 145 mill. kr som blir brukt opp i 2015. Tiltakene som har blitt budsjettert på post 30 Investeringer i linjen avsluttes i 2015, og øvrige tiltak blir ført på post 23 Drift og vedlikehold.

### Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

Det foreslås bevilget 3 135,1 mill. kr på post 31 i 2015. Av dette avsettes 3 087 mill. kr til rasjonell oppstart av arbeidet med det nye dobbeltsporet Oslo-Ski, og 48 mill. kr til å fullføre byggingen av hensettingskapasitet ved Ski stasjon i forbindelse med innføring av nytt og bedre togtilbud i Østlandsområdet.

### Ski hensettingsspor

Det foreslås 48 mill. kr til å slutføre prosjektet i 2015. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Byggestart var i mai 2012, og det tas bruk i desember 2014, med endelig ferdigstilling i 2015. Prosjektet gjennomføres for å kunne sette i verk bedre togtilbud i Østlandsområdet fra desember 2014, og er en del av tiltakene for innfasing av nye tog og ny grunnrute. Kostnadsrammen er på 565 mill. kr og styringsrammen på 538 mill. kr. Styringsrammen har økt fordi de jernbanetekniske arbeidene er blitt mer omfattende, og omfanget har også økt innenfor signal, grunnverv og grensesnitt mot Follobanen.

Prosjektets risiko har vært knyttet opp mot tilstrekkelige signalressurser for innkobling av de signaltekniske arbeidene. Det var stans i togtrafikken sommeren 2014 for å gjennomføre sporarbeider og de signaltekniske arbeidene. Framdriften er stram. Avsluttende arbeider fullføres i 2015.

### Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

Det foreslås 3 087 mill. kr til prosjektet i 2015. Dette går til videre grunnverv, avslutning av de forberedende anleggsarbeidene og oppstart av hovedarbeidene for innføring til Oslo S, tunnel og Ski stasjon fra første kvartal 2015.

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014) og i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker*

om luftfart, veg og jernbane. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen) er en viktig forutsetning for å utvikle et bedre togtilbud til Oslo sør, søndre Akershus og Østfold. Det er også en forutsetning for å kunne satse på økt godstrafikk på bane fra Sverige og Europa. Follobanen vil bidra 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. Follobanen vil bli ett av de største prosjekter som gjennomføres i Norge i perioden 2014–2021.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 22 km nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon med innføring av Follobanen til Oslo S. Strekningen består av innføring til Oslo S, en 19,5 km lang tunnel og en dagstrekning på 1,5 km mellom tunnelen og Ski stasjon. Tunnelen bygges med to separate løp. Denne løsningen gir bedre tilgjengelighet for effektivt vedlikehold, bedre sikkerhet og høy driftsstabilitet. 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.

Videre omfatter prosjektet ombygging av Ski stasjon fra tre spor til plattform og ett forbi kjøringsspor, til seks spor til plattform, ny undergang med oppgang til alle plattformer, en ny vegbru over jernbanen, samt nye tekniske bygg. For å legge til rette for økt antall reisende fra Ski stasjon skal parkeringskapasiteten utvides med en ny og større innfartsparkering. Et nytt utvidet parkeringsanlegg for tog bygges ut som et eget delprosjekt i forkant av Follobanen.

De planlagte forberedende arbeidene omfatter avslutning av arbeider startet i 2013 og 2014, inkludert arbeider som er nødvendige for å holde tidsplanen. Dette gjelder bl.a. Åsland pukverk i Søndre Nordstrand med strømforsyning til tunnelboremaskinene, og tilførselstunneler til Follobanetunnelene, samt forberedende arbeider bl.a. vegomlegging på strekningen Langhus – Ski. Hovedkontraktene er planlagt inngått første og andre kvartal 2015. Framdriftsplanen legger opp til banen tas i bruk fra desember 2021.

Delprosjektet Tunnel representerer den tidskritiske linjen i Follobaneprojektet. Kontrakten for hovedarbeider TBM (Tunnel Bore Maskin) må tildeles første kvartal 2015 for å få levert tunnelboremaskinene i tide til å starte driving av tun-

nelene i tredje kvartal 2016. Dette er nødvendig for å holde tidsplanen. Tunnelarbeidene utgjør den største risikoen for framdriftsplanen. Det har vært gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Kostnadsrammen for prosjektet (ekskl. Ski henstilling) er fastsatt til 26 986 mill. kr og styringsrammen til 25 031 mill. kr.

Det åpnes for at tilbud fra prekvalifiserte tilbydere kan gis og kontrakter for kontrahering av leverandører/entreprenører kan inngås i fremmed valuta. Valutarisikoen ivaretas av staten ved Samferdselsdepartementet/Jernbaneverket og skal ikke bæres av prosjektet. Valutagevinster og -tap vil kunne påvirke prosjektets kostnadsramme.

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

Det foreslås bevilget 20,5 mill. kr på post 34 i 2015 til tiltak i jernbaneinfrastrukturen for å kompensere for økt arbeidsgiveravgift i de tre nordligste fylkene. Tiltakene skal bidra til å reduserte transportkostnadene for næringsvirksomhet som bruker jernbanen. I 2014 ble det bevilget 44 mill. kr til det samme formålet. Denne bevilgningen er gitt på post 23, men kan også brukes til investerings tiltak under post 30, jf. Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014). Det er lagt opp til at kompensasjonen og tiltakene skal komme i tillegg til Nasjonal transportplan 2014–2023. Kompensasjonen i 2014 på post 23 er derfor ikke medregnet i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023. Fra 2015 blir kompensasjonen derfor ført på egen post. I 2015 fordeles midlene med 10,5 mill. kr til Ofotbanen, og 10 mill. kr til Nordlandsbanen.

Midlene til Ofotbanen vil bli brukt til profilutvidelser på to tunneler på Katterat kryssingsspor og installering av utstyr for å unngå havari og redusere risiko for avsporinger på banen. Profilutvidelsene er nødvendig både for å få plass til et nytt kontaktledningsanlegg og kunne oppfylle krav til lasteprofil i den trangeste tunnelen.

På Nordlandsbanen videreføres arbeidet med å forlenge kryssingssporet ved Oteråga (fra 290 til 600 m) som ligger 24 km øst for Bodø. I prosjektet inngår også etablering av holdeplass ved Reitan/Oteråga for reisende til/fra forsvarsanlegget på Reitan. Et lengre kryssingsspor på opp til 600 meter vil gi økt kapasitet for lengre godstog og mer effektiv persontransport. Kostnadene for prosjektet er foreløpig beregnet til om lag 130 mill. kr. Arbeidet med hovedplan starter høsten 2014, og bevilgningen i 2014 og 2015 vil bli brukt til å utarbeide hovedplan og detaljplan og med mulig oppstart av forberedende anleggsarbeider i 2015.

**Kap. 4350 Jernbaneverket**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Kjørevegsavgift	36 190	33 800	34 915
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	288 330	255 800	264 241
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233 055	291 000	226 603
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	102 241	112 400	124 858
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	128		
16	Refusjon av foreldrepenger	16 183		
17	Refusjon lærlinger	59		
18	Refusjon av sykepenger	44 147		
37	Anleggsbidrag	143 000		
	Sum kap. 4350	863 333	693 000	650 617

**Post 01 Kjørevegsavgift**

Det foreslås at post 01 Kjørevegsavgift, budsjetteres med 34,9 mill. kr i 2015. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Basert på de beregninger som Jernbaneverket har gjennomført de siste årene, er det faglig grunnlag for å anta at marginalkostnadene på Ofotbanen ligger mellom 10 og 20 øre pr. brutto tonnkm og at den er stigende med økt transportvolum. Jernbaneverket har foreslått en gradvis opptrapping av kjørevegsavgiften fra dagens 3,25 øre pr. brutto tonnkm. Departementet foreslår derfor at avgiftssatsen for 2015 settes til 3,79 øre pr. brutto tonnkm.

**Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.**

Posten omfatter salg av utstyr og tjenester til eksterne aktører. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold. Det foreslås å budsjettere med 264,2 mill. kr på post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. i 2015. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

**Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift**

Posten har motpost i Jernbaneverkets innkjøp av elektrisitet til togdrift som føres på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Provenyet på denne posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på elektrisk kraft. På grunn av store variasjoner i strømprisen er anslaget usikkert. Det budsjetteres med 226,6 mill. kr på post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift i 2015. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

**Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen**

Det budsjetteres med 124,9 mill. kr i betaling for bruk av Gardermobanen i 2015. Det vises til omtale i kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Foreslåtte avgifter for betaling for bruk av Gardermobanen tar hensyn til forventet trafikkøkning fra 2014 til 2015. Merinntektsfullmakten på posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tabell 5.28 Brukeravgifter for Gardermobanen i 2015

	Avgiftssats i 2014	Avgiftssats i 2015	
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	19,60	20,90	kr pr. togkm.
<i>Avgift for prioriterte stasjonstjenester</i>			
Oslo S Flytogterminalen	130,00	138,70	kr pr. togbevegelse
Lillestrøm	21,90	23,40	kr pr. togbevegelse
Gardermoen	86,80	92,60	kr pr. togbevegelse

## Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Forslag 2015
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 878 661	3 047 000	3 196 870
	Sum kap. 1351	2 878 661	3 047 000	3 196 870

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble kap. 1351, post 70, økt med 25 mill. kr.

### Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 3 196,9 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Dette er en økning på om lag 149,9 mill. kr eller 4,9 pst. fra saldert budsjett 2014.

Forslaget til økt bevilgning i 2015 henger i hovedsak sammen med innføring av nytt togmateriell. Dette innebærer bl.a. økte kapitalkostnader, innføring av ERTMS på Østfoldbanens østre linje og flere tilbudsforbedringer bl.a. på Sørlandsbanen og Trønderbanen. Videre inngår kompensasjon for økt CO<sub>2</sub>-avgift, samt kompensasjon for endring av differensiert arbeidsgiveravgift.

Bevilgningen for 2015 skal dekke togtilbudet som staten kjøper av NSB AS, samt øvrige togtjenester som staten kjøper på henholdsvis Gjøvikbanen (om lag 80 mill. kr), Ofofbanen (om lag 6 mill. kr) og strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm (om lag 4 mill. kr). All persontrafikk som NSB tilbyr innenlands, med unntak av NSBs dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen, inngår i Trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB. Avtalen om statens kjøp av persontransporttjenester på Bratsbergbanen utløper i 2014 og vil ikke bli videreført. Det vises til omtale i del III av oppfølgingen av anmodningsvedtak.

Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB AS gjelder perioden 2012–2017. Avtalen har

en samlet ramme på 15,4 mrd. 2012-kr, jf. Prop. 1 S (2011–2012). Avtalen er en nettokontrakt hvor staten betaler et vederlag basert på en prognose for differansen mellom selskapets inntekter og utgifter. Dette innebærer at NSB har risikoen for utviklingen i inntekter og utgifter, og må selv dekke den faktiske differansen mellom inntekter (trafikkinntekter og vederlag) og utgifter. Kontraktsformen skal sikre at selskapet har sterke incentiver til både å holde på sine eksisterende kunder og tiltrekke seg nye. NSB AS har det operative ansvaret med krav om en effektiv drift og klare krav til kvalitet i produksjonen. I 2013 leverte NSB i henhold til avtalen på disse kravene. I trafikkavtalen er det blant annet krav til operatørvhengig regularitet på 99,1 pst. NSB oppnådde en operatørvhengig regularitet i 2013 på 99,7 pst. Videre setter avtalen krav om at operatørvhengige forsinkelsestimer ikke skal overgå 2 900. NSB hadde ansvaret for 2 695 operatørvhengige forsinkelsestimer i 2013.

Samferdselsdepartementet er i forhandlinger med NSB om forbedringer i togtilbudet fra 2015 om innføring av nye tog og flere tilbudsforbedringer. Det foreslås bl.a. å øke frekvensen på Sørlandsbanen, slik at det oppnås tilnærmet 2-timers frekvens mellom Oslo og Stavanger. Dette innebærer en økning fra fire til syv gjennomgående togavganger mellom Oslo og Stavanger i hver retning. Nattoget opprettholdes med sovevogner. På Trønderbanen legges det opp til å forlenge

dagens togpendel Steinkjer-Lerkendal til hhv. Melhus, Ler og Lundamo sør for Trondheim. Rushtidsavgangene opprettholdes til/fra Lerkendal.

Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB Gjøvikbanen AS gjelder for perioden juni 2006–juni 2016. Den gir NSB Gjøvikbanen AS enerett til å drive rutegående persontransport med tog på Gjøvikbanen. Samferdselsdepartementet besluttet i juni 2014 å utløse opsjonen i Trafikkavtalen om å forlenge avtalen med 18 måneder til desember 2017. Avtalen er en nettokontrakt. NSB Gjøvikbanen AS har risikoen for utviklingen i inntekter og utgifter, og må selv dekke den faktiske differansen mellom trafikkinntekter, vederlag og utgifter. Avtalen inneholder en bonusordning hvor NSB Gjøvikbanen AS kan opptjene bonus dersom antall passasjerer på to utvalgte tellepunkter avviker positivt fra et gitt referansenivå. Avtalen inneholder også en malusordning, der selskapet blir ilagt bøter for antall innstilte avganger innenfor selskapets kontroll. Netto bonus for 2013 var 4,7 mill. kr og ble utbetalt i mars 2014. NSB Gjøvikbanen AS oppnådde i 2013 en operatørvhengig regularitet på 99,5 pst., og en operatørvhengig punktlighet på 98,4 pst. Selskapet nådde dermed kravene i avtalen.

Samferdselsdepartementet inngikk i 2013 en trafikkavtale med Flytoget AS om konsesjon for å utføre persontransport med tog som offentlig tjeneste for perioden 2013–2028. Avtalen innebærer en formalisering av Flytogets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Avtalen sikrer Flytoget en fortrinnsrett til jevn 10 og 20 minutters frekvens til/fra Oslo lufthavn og fra/til henholdsvis Oslo S og Asker. Det er ikke knyttet økonomisk vederlag til avtalen. Flytoget hadde i 2013 om lag 6,5 mill. passasjerer, som er en økning på 8 pst. fra 2012.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige en trafikkavtale med SJ AB om togtilbudet mellom Oslo S og Stockholm C som gjelder fram til desember 2017. Tilbudet består i dag av to daglige avganger i hver retning. Departementet er i dialog med Trafikverket og SJ AB om å øke antallet avganger til tre pr. dag i hver retning i løpet av 2015.

I tillegg har Samferdselsdepartementet inngått en medfinansieringsavtale med Hedmark fylkeskommune, Trafikverket og Värmlandstrafik AB om tre daglige avganger i hver retning mandag til fredag mellom Charlottenberg og Kongsvinger, som korresponderer med NSBs tog mellom Kongsvinger og Oslo. Det er Värmlandstrafik AB som har inngått kontrakt med leverandør av

tjenestene. Avtalen gjelder fra desember 2012 til desember 2018. Hedmark fylkeskommune har nå sagt opp avtalen for å kunne reforhandle denne.

Trafikverket har i samarbeid med Samferdselsdepartementet, inngått trafikkavtale med SJ Norrlandståg AB om persontransport på Ofofbanen fra juni 2013 til desember 2018. Kontrakten er tildelt gjennom konkurranse. Togtilbudet innebærer to daglige avganger hver veg mellom Narvik via Kiruna til Stockholm. Det er satt kvalitetskrav i avtalen mellom Trafikverket og SJ Norrlandståg AB. Trafikverket foretar den alminnelige oppfølging av operatøren og håndhever rettigheter på vegne av Samferdselsdepartementet.

Det er knyttet noe usikkerhet til beløpene i de forskjellige avtalene på grunn av prisreguleringer og bonusordninger i avtalene, samt vederlag knyttet til alternativ transport i Trafikkavtalen med NSB AS.

### **Bedre togtilbud i Østlandsområdet**

Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket og NSB AS har siden 2007 arbeidet for et utvidet og bedret togtilbud på Østlandet gjennom omlegging til en ny grunnrute. I desember 2012 ble det gjort flere tilbudsforbedringer. Ny grunnrutemodell fullføres i desember 2014, og de siste forbedringene er planlagt første halvår 2015. Om lag 85 pst. av alle togreiser skjer i dag på Østlandet. Antall reisende i Østlandsområdet økte med om lag 15 pst. i perioden 2011–2013.

Ny grunnrutemodell innebærer en omlegging til et mer oversiktlig togtilbud, med økt og jevn frekvens og bedre overgangsmuligheter til annen kollektivtransport. Rutetilbudet innebærer flere avganger som er jevnere fordelt utover timen. I desember 2014 vil ny grunnrutemodell fullføres gjennom at InterCity-trafikken Skien-Lillehammer deles opp i to pendler; Skien-Eidsvoll og Drammen-Lillehammer. Dette øker driftsstabiliteten på strekningen Skien-Lillehammer, og gjør det mulig med timesfrekvens i en lengre periode på hverdager og på lørdager og søndager. Det blir også jevn 10-minutters frekvens mellom Asker og Lillestrøm for tog som kun stopper på knutepunktene. Drammen vil få en økning fra fire til fem tog i timen mot Oslo. Lokaltog mellom Asker og Lillestrøm som stopper på alle stasjoner, vil få en dobling av frekvensen til avgang hvert 15. minutt. Når Høvik stasjon, vendespor og hensettingsanlegg, står ferdig i første halvår 2015, vil togene fra Moss/Ski forlenges fra Skøyen til Lysaker/Stabekk.

Når hovedelementene i den nye ruteplanen er satt i verk fra desember 2014, vil transportkapasiteten inn mot Oslo øke med om lag 33 pst. fra nordøst, 24 pst. fra sør og 32 pst. fra vest sammenliknet med 2011. NSB AS hadde ved utgangen av august 2014 mottatt 56 av i alt 81 nye togsett. Det første togsettet ble satt i trafikk i mai 2012. I 2015 vil nye tog bli satt i trafikk på linjene Moss-Lysaker, Skøyen-Mysen og Kongsvinger-Asker. De siste togsettene er planlagt satt i trafikk i 2016.

### Fullmakt til restverdisikring i rammeavtalen med NSB AS

Fra 2011–2013 har trafikkveksten på Østlandet vært på 15,4 pst. NSB har bestilt 15 nye tog som er planlagt satt inn i pressområder hvor NSBs setekapasitet i stor grad er fullt utnyttet i og rundt rushtidsperiodene. De nye togene skal bidra til å øke setekapasiteten i rushtidstrafikken på Østlandet og på Jærbanen. Flere tog i pressområder vil gi økt persontrafikk og et bedre tilbud til de reisende.

NSB AS har søkt Samferdselsdepartementet om restverdisikring for 15 nye togsettene av type 74 og 75 (Flirt) for å imøtekomme etterspørselsveksten. Restverdisikringen innebærer at staten garanterer for 75 pst. av den bokførte verdien på materiellet. NSB AS kan på denne måten finansiere materiellet til gunstige lånevilkår. Bestillingen av nye tog er en utvidelse (opsjon) av eksisterende avtale og innebærer at produksjon og levering av togsett kan gjennomføres sammenhengende. Dette gir en raskere levering av togsettene til en lavere kostnad.

Samferdselsdepartementet foreslår at Stortinget samtykker i at departementet i 2015 kan gi NSB AS en restverdigaranti for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS for 2012–2017, for eksisterende materiell inntil 5 635 mill. kr, og for oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på 935 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

## Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Driftsutgifter	59 843	59 600	61 807
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	19 255	19 200	17 287
	Sum kap. 1354	79 098	78 800	79 094

Det foreslås bevilget til sammen 79,1 mill. kr til Statens jernbanetilsyn i 2015. I bevilgningen er merverdiavgift trukket ut.

Statens jernbanetilsyn er et forvaltningsorgan. Det utøver kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbanevirksomheten, herunder trikk og T-bane, og for taubaner og for park- og tivolivirksomhet. Med unntak av tilsynet med tivoli og fornøyelsesparker som er underlagt Kommunal- og moderniseringsdepartementet, er tilsynet underlagt Samferdselsdepartementet. Det er fagorgan på sitt ansvarsområde for de to departementene.

Tilsynets virksomhet finansieres med bevilgninger over statsbudsjettet, mens tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker brukerfinansieres med gebyrer. Utgiftene til tilsynet med jernbanevirksomhet budsjetteres på post 01, mens utgiftene til tilsyn med tau- og kabelba-

ner og tivoli og fornøyelsesparker budsjetteres på post 21. Gebyrinntekter fra tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker føres på kap. 4354, post 01.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med om lag 700 offentlige og private virksomheter. På jernbaneområdet er det relativt få men store virksomheter som er underlagt tilsyn, mens det er mer sammensatt for de to andre tilsynsområdene.

Pr. 1. mars 2014 hadde Statens jernbanetilsyn 63 tilsatte, fordelt på kontorer i Oslo og Trondheim.

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 61,8 mill. kr til Statens jernbanetilsyns driftsutgifter i 2015.

Statens jernbanetilsyn skal i tråd med målene for transportpolitikken, være pådriver for en sikker og samfunnsnyttig jernbane, t-bane og sporveisvirksomhet. Jernbanetilsynet deltar i internasjonalt arbeid innenfor jernbaneområdet. Dette gjelder spesielt arbeid som er rettet mot områder med særlig betydning for norsk jernbane innenfor sikkerhet og harmonisering/standardisering. Arbeidet i det europeiske jernbanebyrået ERA står sentralt for å ivareta norske interesser i utviklingen av EU/EØS-regler på jernbaneområdet. Statens jernbanetilsyn er også markedsovervåkingsorgan for jernbanesektoren og fører tilsyn med fordeling av infrastrukturkapasitet og jernbanerelaterte tjenester mellom aktørene som har tilgang til det norske jernbanenettet. Tilsynet håndhever også forordningen om jernbanepassasjerrettigheter i Norge.

I sitt arbeid har tilsynet identifisert avvik i sikkerhetsstyringssystemet, herunder mangelfull beredskap hos flere av tilsynsobjektene på jernbane. Mangelfull leverandørstyring er også en utfordring for mange virksomheter.

Hovedaktivitetene i 2015 vil være tilsyn med sikkerhet, regelverksutvikling, utstedelse av lisenser og tillatelser mv.

### Post 21 Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker

Det foreslås bevilget 17,3 mill. kr til tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker. Det er budsjettert med 13,4 mill. kr i brukerfinan-

siering, jf. kap. 4354, post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker, mens om lag 3,9 mill. kr er utgifter til myndighetsoppgaver, omstilling og modernisering av tilsynsvirksomheten som dekkes med en ordinær bevilgning over statsbudsjettet.

Statens jernbanetilsyn overtok tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg fra Det Norske Veritas 1. januar 2012. Tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker gjelder relativt mange små virksomheter.

Hovedutfordringen for Statens jernbanetilsyn er i stor grad knyttet til de nye tilsynsområdene. Risikoen i virksomheten er i hovedsak knyttet til:

- å ha ressurser til å gjennomføre tilsyn samtidig med arbeidet med å endre regelverk og tilsynsmetodikk.
- aktørenes modenhet når det gjelder egenkontroll og sikkerhetsstyring ved endring av tilsynsmetodikk.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet startet tilsynet i 2012 et prosjekt som vurderer framtidig tilsynsmetodikk, regelverk, kompetanse og gebyrstruktur. Overføringen av Taubanetilsynet og Park- og tivolitilsynet har krevd mye arbeid og gjennomgangen av regelverket og tilsynsmetodikken er noe forsinket.

Hovedaktivitetene i 2015 vil være tilsyn, regelverksutvikling, godkjenning av innretninger til bruk i park- og tivolianlegg, samt driftstillatelser til tau- og kabelbaner. Slutføring av arbeidet med forslag til ny tilsynsmetodikk og regelverk for taubane-, park- og tivoliområdet prioriteres i 2015.

## Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker	16 202	13 000	13 362
16	Refusjon av foreldrepenger	684		
18	Refusjon av sykepenger	934		
	Sum kap. 4354	17 820	13 000	13 362

### Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker

I 2015 budsjetteres det med 13,4 mill. kr i gebyrinntekter for tilsynet med tau- og kabelbaner og

tivoli og fornøyelsesparker som er en prisjustering av inntekstnivået fra 2014.

### Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
85	Utbytte	296 000	260 000	300 000
	Sum kap. 5611	296 000	260 000	300 000

Gjeldende utbyttepolitikk overfor NSB AS innebærer 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. For regnskapsåret 2013 ble det i tråd med gjeldende utbyttepolitikk tatt ut et utbytte fra NSB AS på 515 mill. kr, jf. Prop. 93 S *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014*, jf. Innst. 260 S (2013–2014).

I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 300 mill. kr i 2015. Endelig utbytte fastsettes av selskaps generalforsamling.

### Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

Gjeldende utbyttepolitikk overfor Baneservice AS innebærer 50 pst. utbytte av årsresultatet i konsernet etter skatt. Med bakgrunn i premissene for kapitalinnskuddet i Baneservice som ble gjennomført etter behandlingen av Prop. 21 S *Endringer i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 88 S (2013–2014) foreslås det ikke å budsjettere med utbytte fra selskapet i 2015.

#### Fullmakt til salg av Baneservice AS

Baneservice AS skal drives på forretningsmessig grunnlag. Regjeringen mener at det ikke foreligger særskilte grunner til at staten bør være en langsiktig eier av selskapet og vil derfor vurdere løsninger som kan innebære en reduksjon av statens eierandel, jf. Meld. St. 27 (2013–2014) *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*. Med bakgrunn i dette ber regjeringen om fullmakt til helt eller delvis å avhende statens eierskap i Baneservice AS, jf. forslag til romertallsvedtak. En eventuell utnyttelse av fullmakten vil avhenge av forret-

ningsmessige vurderinger, bl.a. knyttet til selskaps- og markedsspesifikke forhold og vurderes i sammenheng med Samferdselsdepartementets reformarbeid innenfor jernbanesektoren.

#### Andre saker

##### *Strategi for videre planlegging og utbygging av InterCity*

Det vises til nærmere omtale av planleggingen av InterCity-utbyggingen under kap. 1350, post 30, Planlegging og grunnerv. Utbyggingsstrategi for InterCity-strekningene er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Regjeringen Stoltenberg II varslet i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* at regjeringen ville komme tilbake til en utbyggingsstrategi i forbindelse med statsbudsjettet for 2015. Samferdselsdepartementet ga i 2013 Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en utbyggingsstrategi for InterCity-strekningene fra Oslo til Skien, Halden og Lillehammer. Regjeringen Stoltenberg II besluttet i desember 2013 at den framtidige banestrekningen Sandvika–Hønefoss (Ringeriksbanen) også skal inngå som én av InterCity-strekningene. Både det togtilbudet som Ringeriksbanen vil inngå i, samt den forventede standarden på banen, gjør at den får de samme kjennetegn som dagens InterCity-strekninger vil få. Ringeriksbanen vil derfor inngå i utbyggingsstrategien.

Nasjonal transportplan 2014–2023 gir de overordnede føringer og målene for utviklingen av togtilbudet og moderniseringen av InterCity-strekningene. Tre milepæler står sentralt:

- Dobbeltspor innen utgangen av 2024 til Hamar, Tønsberg og Seut (nord for Fredrikstad) med halvtimes avganger gjennom hele driftsdøgnet



til/fra Oslo, Tønsberg og Fredrikstad. Sammenhengende dobbeltspor gir i tillegg mulighet for flere avganger i rushtidsperioden.

- Tiltak som innen utgangen av 2026 legger til rette for halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg og mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. Dette innebærer bl.a. videre utbygging av sammenhengende dobbeltspor til Sarpsborg, samt tiltak sør for Tønsberg og nord for Hamar.
- Planlegging med sikte på ferdigstilling av InterCity-strekningene innen 2030. Endelig framdriftsplan for videre utbygging vil bl.a. bli sett i sammenheng med de ulike utredninger som gjennomføres fram til rullering av transportplanen på jernbaneområdet.

Moderniseringen av InterCity-strekningene består av en rekke parseller som sammen med tidligere og pågående utbyggingsprosjekter, vil gi et kapasitetssterkt, raskt og robust togtilbud. Arbeidet med en utbyggingsstrategi for InterCity-strekningene er en nærmere konkretisering og detaljering av de overordnede prinsippene for denne utbyggingen, bl.a. sett i lys av gjennomførte og pågående utrednings- og planarbeid etter at Nasjonal transportplan ble lagt fram og behandlet våren 2013.

Jernbaneverkets videre arbeid med InterCity-strekningene har vist at målsettingene gitt i Nasjonal transportplan i all hovedsak vil kunne realiseres innen angitte milepæler. Det er Jernbaneverkets vurdering at trinnvise tilbudsforbedringer må ses i sammenheng med omfang av anleggsarbeider nær spor i drift, og omfang av investeringer i midlertidige anlegg. Parallelt med muligheten for å ta ut nytten av ny infrastruktur i form av et bedre togtilbud, vil den videre utbyggingen av InterCity holde fram. Dersom en økning i antall avganger i kombinasjon med anleggsarbeider på strekningen vil medføre dårlig driftsstabilitet og mer tungvint anleggsgjennomføring, vil det kunne være aktuelt å utsette tilbudsforbedringer. Den videre planleggingen vil vise klarere hvordan togtilbudet vil kunne bedres etter hvert som delstrekningene ferdigstilles.

Som omtalt i del III arbeider Samferdselsdepartementet med en reform av jernbanesektoren, herunder hvordan større framtidige investeringsprosjekt skal organiseres og finansieres. Dette kan få betydning for ulike deler av gjennomføringsstrategien for InterCity-utbyggingen. Regjeringen vil basert på utfallet av reformprosessen og det videre planarbeidet, komme tilbake med en mer detaljert utbyggingsstrategi og status for

arbeidet med InterCity-prosjektet. I mellomtiden fortsetter Jernbaneverket planleggingen i henhold til milepælene i Nasjonal transportplan. Dette er nødvendig for å sikre framdrift uavhengig av framtidig organisering, og er ikke til hinder for andre organiserings- og finansieringsformer.

Følgende forhold er viktig å ta hensyn til i Jernbaneverkets videre planlegging av de fire InterCity-strekningene:

- InterCity-utbyggingen er samlet sett svært omfattende, og det er viktig at planleggingen og utbyggingen skjer så effektivt som mulig. I den videre utredning og planlegging legges det opp til en utbyggingsrekkefølge som gjør at ressurser og kompetanse blir utnyttet best mulig samtidig som det gradvis legges til rette for et bedre togtilbud i tråd med målsettingene i Nasjonal transportplan 2014–2023. Den videre planleggingen vil bidra til en optimal og samfunnsøkonomisk riktig avveining. Siden varigheten av de lokale planprosessene er usikker, vil Jernbaneverket arbeide parallelt med å klargjøre flere strekninger for bygging.
- Jernbaneverket skal i den videre utredning og planlegging koordinere utbyggingen med andre større infrastrukturinvesteringer, for både å unngå merkostnader ved å bygge flere ganger samme sted, og bidra til å redusere belastningen på lokalsamfunnene ved en kortere samlet utbyggingsperiode. Dette betyr ikke at større veg- og baneprosjekter må bygges ut samtidig, men at det planlegges slik at inngrepsperioden i de mest sentrale områder blir kortest mulig. Dette gjelder spesielt for tiltakene som skal gjennomføres i og rundt Fredrikstad og Sarpsborg på Østfoldbanen, men også for enkelte tiltak på Vestfold- og Dovrebanen. Koordineringen må vurderes ut fra hvordan den påvirker kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjektene.
- Den videre utredning og planlegging av InterCity-strekningene skal drives fram slik at ambisjonene om ferdigstilling innen 2030 skal være mulig. Dette er bl.a. viktig for å klarlegge premisene for annen arealbruk, spesielt i de tettbygde områdene. Som eksempel kan nevnes Larvik hvor det vil være viktig at Jernbaneverkets utrednings- og planarbeid avklarer trasé og stasjonslokalisering. Dette vil bidra til å lette arbeidet med planprosesser for andre infrastrukturtiltak.
- Jernbaneverket skal legge til grunn en helhetlig tilnærming for den videre planleggingen av InterCity-strekningene. Dette vil bidra til forutsigbarhet i leverandørmarkedet og en mest

mulig kostnadseffektiv utbygging. Staten arbeider med å utvikle en felles metodisk tilnærming og standarder, eksempelvis for tilnærming til knutepunkter. Arbeid med standarder på strekningene innrettes slik at det ved valg av løsninger for det enkelte prosjekt kan veie kostnader mot nytte. Det må unngås at det etableres standarder som er kostnadsdrivende.

- Det er viktig at det totale investeringsomfanget ikke øker. De foreløpige kostnadsrammene som ble utarbeidet i forbindelse med KVV/KS1 for InterCity-strekningene, vil være førende for det videre planarbeidet i Jernbaneverket og for Samferdselsdepartementets oppfølging av prosjektet. Dette innebærer at dersom det i den videre planleggingen avdekkes behov for mer omfattende tiltak på én delparsell, skal Jernbaneverket søke å finne løsninger og inndekning for kostnadsøkningen innenfor den øvrige InterCity-porteføljen. Løsninger og kostnader vil bli nærmere detaljert i den videre planleggingen.

#### *Tilskuddsordninger under Jernbaneverket*

Jernbaneverket forvalter tre tilskuddsordninger:

- tilskudd til kulturminner og kulturvern
- prosjektstøtte til historiske jernbaneformål fra Norsk Jernbanemuseum
- tilskudd til private sidespor m.m.

#### *Tilskudd til kulturminner og kulturvern*

Jernbaneverket forvalter kulturhistoriske eienommer og anlegg i jernbanesektoren basert på landsverneplaner. Jernbaneverket yter også tilskudd til kulturminner innenfor jernbanesektoren som ikke lenger eies eller har vært eid av staten. Dette gjelder primært tilskudd til vedlikehold av museumsbaner. Ordningen inngår i kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold.

Jernbaneverket har overfor Riksantikvaren foreslått å frede seks baner og gir årlig tilskudd til vern og vedlikehold av disse. Hittil er Urskog – Hølandbanen og den privateide Thamshavnbanen fredet. Videre har Riksantikvaren varslet fredning av statseide Flekkefjordbanen og Gamle Vossebanen. Riksantikvaren har i tillegg fredet privateide Rjukanbanen og statseide Tinnosbanen og Numedalsbanen. For de to sistnevnte jernbanene forvaltes infrastrukturen over Jernbaneverkets ordinære drifts- og vedlikeholdsbudsjett.

I 2014 vil Jernbaneverket bruke 25 mill. kr på kulturminner og kulturvern, fordelt med 11 mill. kr til forvaltningsplaner og vedlikehold av

anleggsminner og 14 mill. kr til istandsetting og vedlikehold av museumsbanene. Om lag 6 mill. kr av dette gis som tilskudd til baner som Jernbaneverket ikke eier. Jernbaneverket utarbeider forvaltningsplaner og er i gang med å vedlikeholde rallarvegene langs Bergensbanen og Ofotbanen.

#### *Prosjektstøtte til historiske jernbaneformål*

Ordningen administreres av Jernbaneverket ved Norsk jernbanemuseum. Den innebærer støtte til museale og antikvariske tiltak innenfor jernbanesektoren og skal støtte opp om frivillig innsats for å bevare kulturminner i jernbanen. I 2014 ble det avsatt 1,1 mill. kr på museets budsjett til denne prosjektstøtten.

#### *Tilskuddsordning for sidespor på jernbanenettet*

Samferdselsdepartementet har innført en tilskuddsordning for virksomheter som vil bygge nye eller ta i bruk gamle sidespor på jernbanenettet. Ordningen, som har til formål å få mer godstrafikk på jernbane, administreres av Jernbaneverket. Tilskudd skal ikke overstige 50 pst. av totalt investeringsbehov i jernbaneinfrastruktur for det aktuelle tiltaket. I 2014 ble det avsatt om lag 20 mill. kr til ordningen. Det er forutsatt at tilskudd utbetales etter at tiltakene er gjennomført, og det er derfor en tilsagnsfullmakt knyttet til ordningen.

#### *Jernbaneverkets arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap*

Jernbaneverkets arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap er en integrert del av etatens sikkerhetsstyringssystem. Jernbaneverket arbeider målrettet med å forebygge uønskede hendelser og for å redusere konsekvensene dersom de skulle oppstå. Det er til en viss grad sammenfall mellom metoder, tiltak og prioriteringer mellom de ulike områdene. Forbedring av beredskapen og sikkerheten er et vedvarende arbeid. Det arbeides med beredskap på flere områder, som f.eks. beredskap mot klimautfordringer og beredskap mot ulykker og kriser. Jernbaneverket arbeider med å kartlegge nye rasutsatte områder og iverksetter tiltak for å forebygge faren for hendelser. Jernbaneverket utarbeider sammen med togselskapene et nytt mandat for samarbeid om sikkerhet og beredskap. Hensikten er å forbedre forebyggende tiltak, beredskap og krisehåndtering. Samfunnssikkerhet omfatter i tillegg analyser og tiltak knyttet til bortfall av samfunnskritiske funksjoner over

lengre tid. Dette kan være utløst av ras, vilde handlinger, bortfall av energiforsyning, større branner, manglende togledelse på grunn av IKT-feil m.m.

FoU-prosjektet NIFS (Naturfare, Infrastruktur, Flom og Skred) er et fellesprosjekt mellom Jernbaneverket, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen. Prosjektet ble etablert i 2012 og skal vare i fire år. Prosjektmålene er et tryggere samfunn med mer robust infrastruktur, trygg bebyggelse, trygg samferdsel og god varsling av flom- og rasfare. Et delprosjekt er beredskap og krisehåndtering som skal identifisere de overordnede (strategiske) områdene innen beredskap og krisehåndtering som etatene bør samarbeide om før, under og etter hendelser med ras/flom. Prosjektet skal tydeliggjøre roller og ansvar mellom etatene og overfor andre aktører som kommune, politi, fylkeskommune og fylkesmann

Informasjonssikkerhet har de siste årene blitt et viktigere og mer krevende område. Jernbaneverket innfører et styringssystem for en helhetlig og systematisk håndtering av informasjonssikkerhet basert på ISO/EIC 27001-standarden. Riksrevisjonen har flere ganger tatt opp Jernbaneverkets mangler og svakheter innenfor informasjonssikkerhet. Samferdselsdepartementet vil følge opp at Jernbaneverket prioriterer og gjennomfører nødvendige tiltak for bedre informasjonssikkerhet.

#### *Driftsansvaret for jernbanegodsterminalene*

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å overta driftsansvaret for jernbanegodsterminalene som driftes av Rail Combi/CargoNet AS og konkurranseutsette disse, jf. Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014* og Innst. 260 S (2013–2014). Overtagelsen av driftsansvaret for disse godsterminalene og av kranene på Alnabru godsterminal vil skje i slutten av 2014. Jernbaneverket vil inngå leieavtaler med Rom Eiendom AS om leie av bygg og grunn, samt driftsavtaler med RailCombi AS om leie av kranene. Jernbaneverket vil bruke store deler av 2015 til å utarbeide konkurransegrunnlag og utlyse konkurranse for de terminaler som i første omgang skal konkurranseutsettes. Etaten skal i samråd med Samferdselsdepartementet utarbeide milepæler for konkurranseutsettingen av berørte godsterminaler. Videre vil Jernbaneverket i 2015 etablere rutiner og systemer for oppfølgingen av terminalene som er overført, samt bygge opp en terminalenhet i etaten som skal ivareta driftsansvaret og følge opp brukerne. Dette innebærer at Jernbaneverket styrker sin kompetanse på dette området og intensiverer innsatsen mot å oppfylle ambisjonene om å få mer gods over fra veg til bane.

## Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1360	Kystverket		2 583 854	2 711 493	4,9
1361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		44 410	45 242	1,9
	Sum kategori 21.60		2 628 264	2 756 735	4,9

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 1360 og 1361 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 1062 og 1070)

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4360	Kystverket		10 747	11 102	3,3
4361	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		5 213	5 385	3,3
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		773 453	829 068	7,2
	Sum kategori 21.60		789 413	845 555	7,1

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 4360, 4361 og 5577 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 4062, 4070 og 5575)

Kystforvaltning omfatter sjøtransport og havnepolitikk, forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. I dette ligger bl.a. utbygging, vedlikehold, videreutvikling og eierskapsforvaltning og myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven. Departementets arbeid er videre nedfelt i bl.a. losloven, forurensningsloven og St.meld. nr. 14 (2004–2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap*.

Kystverket har ansvaret for at farleder har tilstrekkelig dybde, bredde, seilingshøyde og manøvreringsrom. Kystverket har også ansvaret for bygging, utbedring og vedlikehold av infrastruktur i fiskerihavner og administrerer en tilskuddsordning til delfinansiering av kommunale fiskerihavnetiltak. Videre har Kystverket ansvaret for losordningen. Mye av den maritime infra-

struktur er viktig kulturarv lokalt og nasjonalt. Regjeringen vil ta vare på, utvikle og formidle kystkulturen.

Regjeringen legger til rette for utvikling av en miljøvennlig og konkurransedyktig sjøtransport, effektive havner og transportkorridorer og et høyt sjøsikkerhetsnivå. I tillegg kommer en effektiv beredskap mot akutt forurensning og inkludering av miljøhensyn i den løpende kystforvaltningen.

Målene for transportpolitikken er trukket opp i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Regjeringen vil utvikle det enkelte transportmidlets fortrinn og styrke samspillet mellom dem. Som en del av dette arbeidet skal det legges til rette for at godstransport på veg overføres til sjø og bane. De statlige virkemidlene er imidlertid begrenset, og for å lykkes må alle aktø-

rer i hele transportkjeden bidra. De fleste havnene er kommunale og staten eier ingen ordinære trafikkhavner. Kommunene har som planmyndighet og havneeier dermed en helt sentral rolle i å tilby attraktive havner. Innenfor de gitte rammebetingelsene vil markedsaktørene velge transportform tilpasset sine behov. Regjeringen vurderer ulike virkemidler for å stimulere til mer effektiv havnedrift. Dette vil bli nærmere omtalt i den kommende havnestrategien.

Til kystforvaltningsområdet foreslås bevilget til sammen 2,75 mrd. kr. Dette tilsvarer 3 mrd. kr før uttrekk av mva., som er en økning på om lag 410 mill. kr eller 15,6 pst. fra saldert budsjett 2014. I bevilgningen inngår også 10 pst. av avkastningen fra infrastrukturfondet som skal gå til å styrke sjøtransporten gjennom farledsutbedringer. Regjeringens satsing på kystforvaltning må sees i sammenheng med nærskipfartsstrategien og den varslede havnestrategien. Videre vil regjeringen, i tråd med regjeringserklæringen, sikre en miljømessig trygg og forsvarlig løsning for ubåtvraket U-864 som ligger utenfor Fedje i Hordaland.

Budsjettforslaget er en styrking av kystforvaltningen og innebærer økt aktivitet til utbedring av farleder og oppgradering av fiskerihavner. Det legges også opp til å øke de økonomiske rammene til transportplanlegging for å bedre utredningskapasiteten, noe som vil gi en god planreserve, øke framdriften og heve kvaliteten på beslutningsgrunnlaget.

Regjeringen vil effektivisere losordningen bl.a. ved omorganisering og forenkling av ordningen med farledsbevis. Den nye organiseringen av lostjenesten vil sikre et tydeligere skille mellom forvaltningsoppgaver og drift/tjenesteyting. Omorganiseringen skal samtidig bidra til kostnadseffektivitet, tydeliggjøring av hvilke oppgaver som finansieres gjennom losavgiftene, god styring av tjenesten og et høyt servicenivå overfor brukerne. Omorganiseringen av losordningen vil også få betydning for Kystverkets øvrige organisasjon.

Innenfor kystforvaltningen prioriterer regjeringen tiltak rettet mot havner, og i 2015 opprettes en ny tilskuddsordning for havnesamarbeid. Det prioriteres også midler til drift, vedlikehold og fornyelse av navigasjonsinfrastrukturen. Som en oppfølging av regjeringserklæringens punkt om å tilrettelegge for bedre sikkerhet og større skip prioriterer regjeringen farledstiltak og tiltak for å styrke den maritime trafikkovervåkingen. Med budsjettforslaget vil rammene for fiskerihavner i *Nasjonal transportplan 2014–23* være oppfylt med 64,8 pst. etter de to første årene av perioden 2014–2017.

En viktig del av arbeidet med å styrke overvåkingen og beredskapen er utviklingen av BarentsWatch, som et samhandlingssystem for operative etater til sjøs.

Den statlige beredskapen mot akutt forurensing skal være dimensjonert og lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko i norske farvann. Anbefalingene i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse fra 2011 er et viktig grunnlag for arbeidet med å styrke den statlige beredskapen mot akutt forurensing.

### Hovedutfordringer og tilstandsvurderinger

Kystverket forvalter en omfattende navigasjonsinfrastruktur som er helt sentral for å opprettholde et høyt sjøsikkerhetsnivå. Infrastrukturen er utsatt for store påkjenninger gjennom hele året og slitasjen er stor. Kystverket har gjennomgått de eksisterende navigasjonsinnretningenes tilstand og vedlikeholdsbehov. Etatens oppdaterte estimat indikerer et samlet vedlikeholdsetterslep på 1,9 mrd. kr, som imidlertid kan bli noe justert da det gjenstår en gjennomgang av bygningsmassen til fyrstasjonene. Vedlikeholdsetterslepet er redusert de siste årene, men det er en betydelig utfordring å unngå at forfallet øker.

Ny lov om losordningen vil tre i kraft 1. januar 2015. Regjeringen vil legge til rette for en effektiv lostjeneste som bidrar til å trygge og sikre skipsfarten. Kystverket har derfor fått i oppdrag å omorganisere lostjenesten, utforme nye differensierte farledsbevis, samt konkurranseutsette tilbringertjenesten, dvs. transporten av los fra land til skip. En mer effektiv lostjeneste vil også gi lavere kostnader for nærskipfarten, og regjeringen vil bl.a. vurdere endring og reduksjon i losavgiftene for å styrke nærskipfartens konkurransevne.

Regjeringen har en ambisjon om at mer gods skal transporteres til sjøs. For å legge til rette for en slik utvikling utarbeides det en nasjonal havnestrategi, hvor hensikten er en mer effektiv drift og forvaltning av havnene.

Flere kommuner er eiere av havner med gods- og persontrafikk. Havnestrategien vil bl.a. se på mulighetene for å øke effektiviteten og dermed senke kostnadene for sjøtransporten. Regjeringen vil derfor gjennom denne strategien se på tiltak i sammenheng med nærskipfartsstrategien som ble lansert høsten 2013. For 2015 vil regjeringen følge opp gjennom å etablere en tilskuddsordning som skal stimulere til bedre samarbeid mellom havnene med sikte på rasjonelle driftsmodeller og konkurransedyktige logistikknutepunkt.

Skip er særlig godt egnet til å frakte store godsmengder over lange avstander, og sjøtransport er en viktig del av det norske transportsystemet med stor betydning for norsk industri og norske arbeidsplasser. Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og relativt lave eksterne kostnader forbundet med arealbeslag, støy, ulykker og personskader. Sjøtransport er videre en energieffektiv transportform med lav miljøbelastning. En betydelig andel av innenlands gods fraktes med skip, men andelen kan økes for visse varegrupper.

For å bedre framkommeligheten, sikkerheten og miljøprofilen i transportnettverket samlet sett, ønsker regjeringen at en størst mulig del av veksten i de lange godstransportene kommer på bane eller sjø. Det er derfor viktig med en helhetlig og målrettet utvikling av transportinfrastrukturen, og at det legges til rette for overgang av godstransporter fra veg til sjø og bane. I dette perspektivet er utvikling og integrering av havner, godsterminaler og næringsområder viktige elementer i en samlet samferdselspolitikk.

Dagens høye sjøsikkerhetsnivå skal opprettholdes. De forebyggende sjøsikkerhetstiltakene vil derfor bli tilpasset omfanget av sjøtransporten. Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastrukturen må gis prioritet for å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Økende fartøystørrelse krever større manøvreringsareal og behov for utdypinger og utvidelser i farledene og i havneområdene en rekke steder langs kysten. God arealplanlegging hvor arealinteressene blir sett i sammenheng er en viktig forutsetning for å finne balanserte løsninger.

En utfordring for kystforvaltningen er å oppnå gode avveininger mellom de mange kryssende interessene i kystsonen. Samferdselsdepartementet og Kystverket bidrar til en kunnskapsbasert

forvaltning blant annet ved å delta i utarbeidelsen av helhetlige forvaltningsplaner for norske hav- og kystområder, ved å bidra til kunnskapsinnhenting gjennom nasjonale kartleggingsprogram som Mareano og ved å bidra til at kunnskapen blir tilgjengelig og brukt gjennom prosjektet Barents-Watch.

Det ventes at klimaendringer vil øke havnivået og gi mer kraftig vind og mye nedbør. Dette kan kreve endret standard på nyanlegg og gi økte kostnader til planlegging, gjennomføring, vedlikehold og drift av ny maritim infrastruktur. For navigasjonsinnretningene må en finne fram til tekniske løsninger som bedre vil stå i mot ekstremvær.

#### Tilstandsvurdering

##### *Sjøtransport og havner*

Store godsmengder fraktes på sjøen, både transport langs kysten og ved import/eksport. Omfanget av godsfrakt kan angis som transportarbeid, som beregnes og angis i mill. tonnkilometer. Dette omfatter både vekten av godset og samlet transportlengde av all godsfrakt. Et høyt antall tonnkilometer indikerer at det fraktes store mengder gods over lange avstander. Et annet uttrykk for godsfrakt er mengden gods som lastes og loses over kai og som rapporteres av den enkelte havn. Det er transportarbeidet som best uttrykker transportformens relative betydning.

Tabell 5.29 viser utenriks godstransportarbeid i mill. tonnkilometer og markedsandler (i parentes). Sjøtransport er dominerende for frakt til og fra utlandet. Dette illustrerer sjøtransportens fortrinn med frakt av store godsmengder over lange avstander.

Tabell 5.29 Utenriks godstransportarbeid på norsk område

	2011	2012	Endring 2011 –2012	Endring 2005 –2012
Sjø	36 400 (93)	36 316 (93)	-84 (0)	4 982 (0)
Bane	405 (1)	394 (1)	-11 (0)	-110 (0)
Veg	2 197 (6)	2 370 (6)	173 (0)	526 (1)
Luft	25 (0)	29 (0)	4 (0)	12 (0)
Totalt	39 026 (100)	36 316 (100)	83	5 410

Sjøtransport til/fra kontinentalsokkelen er ikke medregnet.

Kilde: Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1277/2013.

Sjøtransport utgjør en betydelig andel av det innenlandske godstransportarbeidet og var om lag 42 pst. i 2013. En liten økning kunne registreres fra 2012 til 2013. Imidlertid var det en nedgang på 4,2 pst. fra 2005 til 2013. Det er noe usikkert om dette reflekterer faktisk transportarbeid. Denne usikkerheten kan bl.a. illustreres ved å se nærmere på innenlands godstransportarbeid og grunnlaget som denne bygger på.

Tabell 5.30 viser utviklingen i innenlands godstransportarbeid og markedsandeler, målt i mill. tonnkilometer, for sjø, bane, veg og luft, og med markedsandeler (i parentes). Antall tonnkilometer og markedsandelen for sjø og veg økte fra 2012 til 2013. Men for perioden 2005–2013 er det imidlertid beregnet en nedgang i markedsandelen

for sjøtransport på 4,2 pst. og en liten økning i absolutte mengder på 25 mill. tonnkilometer. Grunnlaget for beregningen er imidlertid ufullstendig ettersom kun NOR-registrerte skip inngår i statistikkgrunnlaget.

Sjøtransport over norske havner omfatter mao. ikke NIS-registrerte og utenlandsregistrerte skip. I perioden 2005-2013 har andelen NOR-registrerte skip i innenlands sjøtransport gått ned fra 58 pst. i 2005 til 29 pst. i 2013. Andelen skip som er grunnlaget for beregningen er halvert i perioden, og dette kan ha stor betydning for resultatet. For å redusere denne usikkerheten ser Samferdselsdepartementet nå nærmere på grunnlaget for å beregne godstransporten på sjø.

Tabell 5.30 Innenlands godstransportarbeid etter transportform

	2012	2013	Endring 2012 –2013	Endring 2005 –2013
Sjø	14 198 (41,1)	15 320 (41,6)	1122 (0,5)	25 (-4,2)
Bane	2 527 (7,3)	2347 (6,4)	-180 (-0,9)	139 (-0,2)
Veg	17 816 (51,6)	19 166 (52,0)	1 350 (0,4)	3 291 (4,5)
Luft	16 (0,0)	13 (0,0)	-3 (0,0)	-5 (-0,1)
Totalt	34 557 (100)	36 846 (100)	2 298	3 450

Innenlands transport med skip registrert i utlandet eller NIS-registrerte skip er ikke inkludert i tallene. Transport til/fra kontinentalsokkelen er ikke medregnet.

Kilde: Statistisk sentralbyrå/Innenlandske transportytelser. Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1277/2013.

Nesten alt gods som går over norske havner blir distribuert til eller fra havna enten med vegtransport eller tog. Mengden og andelen gods som lastes og losses i havnene uttrykker havnens betydning i transportkjeden. Tabell 5.31 viser mar-

kedsandelen for godstransport på sjø målt i antall tonn for eksport og import. Selv om andelen godstransport på sjø reduseres noe både fra 2005 til 2012 og fra 2011 til 2012, er godstransport på sjø likevel dominerende ved import og eksport.

Tabell 5.31 Godstransport på sjø, andeler av samlet import og eksport

	2011	2012	Endring pst.poeng 2011–2012	Endring pst.poeng 2005–2012
Import	76,3	76,2	-0,1	-2,9
Eksport	89,4	88	-1,4	-0,8

<sup>1</sup> Sjøtransport til/fra kontinentalsokkelen er ikke medregnet.

Kilde: Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1277/2013.

Total godsmengde som ble lastet og losset over norske havner økte fra 198,9 mill. tonn til 206 mill. tonn, dvs. 7,1 mill. tonn fra 2011 til 2012. Økningen er noe større for innenriksfarten enn for utenriksfarten. Utenriksfarten står for om lag 127 mill. tonn, dvs. om lag 60 pst. av samlet godsmengde. For perioden fra 2005 til 2012 har total godsmengde ligget stabilt rundt 200 millioner tonn, med unntak av finanskriseårene 2008–2010. For å avklare de reelle konkurranseflatene mellom sjøtransport og vegtransport har Samferdselsdepartementet satt ut et prosjekt som blir ferdig i 2015.

#### *Forebyggende sjøsikkerhet*

#### *Navigasjonsinnretninger og elektroniske navigasjonshjelpemidler*

Kystverket forvalter en omfattende navigasjonsinfrastruktur, herunder om lag 20 800 navigasjonsinnretninger som bl.a. fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvarere. Etaten leverer navigasjonsveiledningstjeneste av høy kvalitet. Tjenesten har vært stabil over flere år, og tilgjengelighet (oppetid) for navigasjonsinnretninger er i tråd med målsettingen og bedre enn internasjonale retningslinjer.



I Prop. 1 S (2013–2014) for Fiskeri- og kystdepartementet ble det orientert om at samlet vedlikeholdsetterslep for navigasjonsinnretninger og fyrbygninger i 2010 ble estimert til 2,62 mrd. kr. Det ble videre orientert om Kystverkets prosjekt for systematisk, risikobasert vurdering av framtidig navigasjonsinfrastruktur i farledene, herunder bruk av ny teknologi som kan bidra til kostnadsbesparelser. Dette prosjektet er nå gjennomført. Staten har også etablert en revidert og bedre oversikt over de eksisterende navigasjonsinnretningenes tilstand og vedlikeholdsbehov. Samlet gir dette Kystverket en bedre oversikt over og kontroll med vedlikeholdsetterslepet. Siste reviderte estimat er at det pr. i dag er et vedlikeholdsetterslep på 1,9 mrd. kr. En nærmere vurdering av vedlikeholdsetterslep for fyrbygninger kan medføre justeringer av estimatet.

#### *Overvåking av skipstrafikk og sjøtrafikksentralene*

Sjøtrafikksentralene er, sammen med satellittene, sentrale verktøy for overvåking og kontroll av skipstrafikk i norske farvann. Trafikksentralene har dialog med fartøy og responderer på trafikksituasjoner som kan utvikle seg til uønskede hendelser. I perioden fra 2009 til 2013 har antallet seilingsklareringer økt med over 15 pst. Den største økningen er ved sjøtrafikksentralene i Kvitsøy og Brevik, med hhv. 26 og 28 pst. økning i samme periode.

#### *Meldings- og rapporteringssystem*

SafeSeaNet er en nettbasert meldingsportal som gjør det enklere og raskere for skipsfarten å sende opplysninger til norske myndigheter og havner. I meldingsportalen samles informasjon fra skipsfarten og gjøres tilgjengelig digitalt for relevante myndigheter. Kystverket har ansvaret for utviklingen av systemet, og samarbeider tett med andre etater. Som følge av dette samarbeidet kan skipsfarten i dag oppfylle lovpålagt rapportering gjennom elektronisk melding i SafeSeaNet, bl.a. til Tollvesenet, Sjøfartsdirektoratet, Forsvaret og Politiet. For næringen gir dette en betydelig forenkling- og effektiviseringsgevinst, og bidrar således til å styrke skipsfartens konkurransevne. SafeSeaNet har blant annet medført at antall rapporter fra fartøy til norske havner og myndigheter har gått ned med om lag 75 pst., fra opprinnelig om lag 330 000 til 85 000 pr. år.

#### *BarentsWatch*

BarentsWatch er et overvåknings- og informasjonssystem som skal bidra til å gi en samlet og helhetlig oversikt over det som til enhver tid skjer i våre store hav- og kystområder. I dag deltar 25 forvaltningsetater og forskningsinstitusjoner i arbeidet, som ledes av Kystverket.

Systemet består av en åpen informasjonsportal for allmenheten og et tilgangsbegrenset samhandlingssystem for etater med et operativt ansvar til sjøs. Portalen skal forenkle tilgangen til offentlig informasjon om hav og kyst, og inneholder blant annet karttjenester, havneoversikt og informasjon om temaer som klima og miljø, marine ressurser, olje og gass, sjøtransport og havrett. Samhandlingssystemet skal koble sammen fagsystemene til operative etater som Kystverket, Fiskeridirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Tollvesenet, Politiet, Forsvaret og Hovedredningssentralene, slik at etatene kan utveksle informasjon på en sikker og effektiv måte. Et viktig mål med samhandlingssystemet er å bidra til at etatene danner seg felles situasjonsbilder, noe som gjør det lettere å håndtere skipsulykker, forurensingssituasjoner og andre hendelser som krever samordnet respons. BarentsWatch inngår i oppfølgingen av Nasjonal transportplan som del av navigasjonsinfrastrukturen.

#### *Beredskap mot akutt forurensning*

Antall uønskede hendelser meldt inn til Kystverket har de 10 siste årene ligget mellom 1200–1300. I 2013 var det 1286 varsler hvorav 644 gjaldt utslipp. Sjøbaserte utslipp, som omfatter utslipp fra offshorevirksomheten, skipsfarten og oljeflak med ukjent opprinnelse viste en økning fra 317 i 2012 til 347 i 2013.

Det er ingen entydig utvikling i utslippsmengden fra 2003 til 2013 da den årlige utslippsmengden i stor grad påvirkes av enkeltutslipp.

#### *Samfunnet Jan Mayen og Loran-C*

Regjeringen vil opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen også etter nedleggelsen av Loran-C-stasjonen 1. januar 2016. Øyas geografiske plassering gjør den godt egnet for lokalisering av referansestasjoner som gir satellittbaserte navigasjonssystemer bedre ytelse i nordlige havområder, som det europeiske EGNOS som bidrar til satellittbasert korleksjon til GPS og det europeisk sivile satellittnavigasjonssystemet Galileo. Det er satt ned en interdepartemental arbeids-

gruppe under ledelse av Samferdselsdepartementet som skal vurdere ulike sider ved nedleggelsen av Loran-C for Samfunnet Jan Mayen.

Bygningsmassen på Samfunnet Jan Mayen er av eldre dato og lite tidsmessig. Forsvarbygg konkluderte i en rapport fra 2013 at kostnadene ved rehabilitering er svært høye. De senere årene er det kun utført nødvendig vedlikehold og utbedring, mens flystripa på Jan Mayen oppgraderes med innflyvningslys og banedekke.

### Resultatrapport 2013

Framkommelighet.

#### *Sjøtransport og havner*

Gjennom et nært samarbeid mellom berørte organisasjoner, havner, rederier, vareiere, speditører og samlastere er det identifisert en rekke problemstillinger forbundet med å overføre gods fra veg til sjø. Dette samarbeidet ga viktige innspill til arbeidet med nærskipfartsstrategien, som ble framlagt av Fiskeri- og kystdepartementet høsten 2013. I denne strategien ble det presentert en skisse til ulike støtteordninger som kan bidra til godsoverføring. Etter framleggelse fortsatte vurderingen av tiltakene, inkludert videre undersøkelser av handlingsrommet i konkurranse- og statsstøtteregulverket og kartlegging av mulige kriterier for støtteordninger. Høsten 2013 ble det satt i gang et arbeid med en nasjonal havnestrategi. Overordnede mål og retning for strategien ble definert og la grunnlaget for arbeidet i 2014. Det er felles berøringspunkter med tiltakene i nærskipfartsstrategien, og disse to strategiene må ses i sammenheng i det videre arbeidet.

En bred analyse av godstransporten ble startet i 2013 og transportetatene er ansvarlig for gjennomføringen. Endelig rapport ferdigstilles i 2015 og vil inngå i grunnlaget for neste Nasjonal transportplan. Det er også arbeidet med å videreutvikle transportmodeller og gods- og varestrømsanalyser.

#### *Short Sea Promotion Centre*

*Short Sea Promotion Centre – Norway* ble opprettet i 2003 og er en del av et nettverk av tilsvarende sentre i Europa. Senterets hovedoppgave er å stimulere til overføring av godstransport fra veg til sjø. I tillegg til myndighetenes arbeid for å øke andelen gods som fraktes med skip er senteret et viktig supplement for å informere om muligheten for sjøtransport, både person og godstransport. I 2013 har særlig kampanjen «Velg sjøveien» ført til

større oppmerksomhet om sjøtransportens fortrinn. Senteret finansieres med statlig tilskudd og midler fra næringen med om lag like deler. Aktiviteten følges opp gjennom årlige rapporteringer.

#### *Stad skipstunnel*

Stad skipstunnel er omtalt i Meld. St. 26 (2012–13) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Kystverket har utarbeidet en konseptvalgutredning med to alternative dimensjoneringsalternativer av en tunnel gjennom Stadlandet. Det er satt av 1 mrd. kr til Stad skipstunnel i andre del av planperioden. Det legges opp til å utarbeide et forprosjekt som deretter skal kvalitetssikres eksternt (KS2). Utgangspunktet for KS2 er det største tunnelalternativet. I budsjettet for 2014 ble det bevilget 5 mill. kr til forundersøkelser til forprosjektet. I forundersøkelsene har geologiske forhold og krav til brannsikkerhet blitt vurdert. Denne kunnskapen kan nyttiggjøres i den videre håndtering av prosjektet og i en forprosjektfase.

#### *Fiskerihavner og farleder*

Kystverket har ansvaret for utbygging av fiskerihavner og farleder. Følgende prosjekter ble avsluttet i 2013:

Fiskerihavner:

- Honningsvåg molo, Nordkapp kommune, Finnmark
- Ramstadlandet molo, Vikna kommune, Nord-Trøndelag.

Farleder:

- Haverskjærgrunnen, Vikna kommune, Nord-Trøndelag
- Humelrosa, Vikna kommune, Nord-Trøndelag
- Risværflu, Nærøy kommune, Nord-Trøndelag
- Olstokvær, Meløy kommune, Nordland
- Sandnessundet, Tromsø kommune, Troms.

#### *Sjøsikkerhet*

##### *Navigasjonsinnretninger*

Vedlikeholdet av navigasjonsinnretninger er i 2013 i hovedsak gjennomført i henhold til plan. Kystverket vurderer at økte midler har bidratt til å redusere vedlikeholdsetterslepet i perioden 2012–2014. Vedlikehold av nautiske innretninger er av hensyn til sjøsikkerheten gitt høy prioritet, mens vedlikehold av ikke fredede bygninger er prioritert ned. Det er også utbedret stormskader innenfor rammen av tildelte midler.

Tabell 5.32 viser tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner og lysbøyer, samt radar-svarere (RACON). Tilgjengeligheten var 99,8 pst.

i 2013, en liten økning fra 99,7 pst. i 2012. Den høye tilgjengeligheten er medvirkende til at det i 2013 ikke ble registrert ulykker som følge av svikt i Kystverkets navigasjonsinnretninger.

Tabell 5.32 Tilgjengelighet (oppetid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger

	2012	2013	Endring pst. 2012–2013	Endring pst. 2009–2013
Antall anlegg	5 800	5 900	1,7	7,2
Antall slukninger	750	798	6,4	1,5
Antall slukkedøgn	6 616	4816	-27,2	-31,0
Tilgjengelighet i pst.	99,7	99,8	0,1	0,2

Kilde: Kystverket.

#### Overvåking av skipstrafikk

Kystverkets DGPS-tjeneste (Differential Global Positioning System) sender korreksjonssignaler for satellitnavigasjonssystemet GPS. En teknisk fornyelse av DGPS-stasjonene ble slutført i 2013. Det fornyede systemet har i perioden september 2013 til mai 2014 hatt en oppetid på 99,3 pst. Målet er at tilgjengeligheten til DGPS-tjenesten skal være 99,5 pst., i samsvar med internasjonale retningslinjer.

Automatic Identification System (AIS) er et sentralt hjelpemiddel i sjøtrafikkovervåkingen. Gjennomsnittlig tilgjengelighet for AIS-basestasjonene, som opereres av Kystverket, var 99,0 pst. Kystverkets mål er tilgjengelighet bedre enn 99,5 pst. Norsk Romsenter og Kystverket har inngått et forpliktende samarbeid for å sikre at den nasjonale evnen til satellittbasert AIS-overvåking av fartøy videreføres. Ytterligere en satellitt, AISSat-2, ble satt i drift i juli 2014

Kystverket har under utvikling en «Havbase» som vil gi informasjon både om skipstrafikk og utslipp fra skipene. Ved å integrere statistikk om trafikkdata fra AIS i kart, framkommer utviklingstrekk i skipstrafikken i norske havområder. «Havbase» vil dermed kunne gi et bedre grunnlag for risikostyring innen sjøsikkerhet og beredskap. I 2013 er det arbeidet med forbedring av metodikk

for å heve datakvaliteten. Videre er det utarbeidet et nytt brukergrensesnitt og verktøy som gjør det lettere å fremstille og analysere dataene.

Long Range Identification and Tracking (LRIT) er et overvåkingssystem for skipstrafikk i havområdene. Systemet har i 2013 vært tilgjengelig for norske brukere i 99,7 pst. av tiden.

#### Sjøtrafikkssentraler

Sjøtrafikkssentralene foretok 5 684 aktive handlinger for å avklare trafikksituasjoner som potensielt kunne utviklet seg til hendelser eller ulykker. Det er registrert tre ulykker med skip i sjøtrafikkssentralenes virkeområder, men ingen skyldes svikt i sjøtrafikkssentraltjenesten.

For å styrke sjøsikkerheten ble virkeområdet til Fedje sjøtrafikkssentral utvidet fra 1. jan. 2013 til å omfatte Vatløstraumen og Hjelteskjæret, som er en del av hovedledene i innseilingen til Bergen.

Kystverkets sjøtrafikkssentraler foretok i underkant av 300 000 seilingsklareringer i 2013, som er økning på drøyt en pst. fra 2012. 44 pst. av alle seilingsklareringer ble registrert ved sjøtrafikkssentralen i Kvitsøy, som bl.a. overvåker trafikken til og fra gassterminalen på Kårstø.

De fire avgiftsfinansierte sjøtrafikkssentralene hadde i 2013 et overskudd på 1,0 mill. kr. Over tid skal driften gå i balanse

Tabell 5.33 Antall seilingsklareringer fordelt på sjøtrafikksentral

	2012	2013	Endring pst. 2012–2013
Fedje	49 026	49 840	1,7
Kvitsøy	129 744	130 160	0,3
Horten	103 956	106 090	2,1
Brevik	8 063	8 289	2,8
Alle seilingsklareringer	290 789	294 379	1,2

Kilde: SSB/Kystverket – StatRes.

Antall inngrep fra trafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen gikk noe ned fra 2012 til 2013. Ser man på en lengre periode, fra 2009 til 2013 har

antall inngrep økt, mens andelen inngrep av alle seilaser har holdt seg stabil rundt 2 pst.

Tabell 5.34 Antall og andel inngrep fra trafikksentralene for å avklare trafikksituasjonen

	2012	2013	Endring pst. 2012–2013
Antall inngrep	6 561	5 684	-13,4
Andel inngrep av alle seilaser	2,3	1,9	-0,3

Kilde: Kystverket.

#### Losordningen

Lospliktig trafikk omfatter både fartøy med los om bord og fartøy hvor føreren har farledsbevis. Den registrerte lospliktige trafikken i 2013 var 6,9 pst. høyere enn i 2012 (6 939 flere seilaser). Økningen skriver seg fra flere registrerte seilaser på farledsbevis hvor det var en økning på 7 799 seilaser eller 14,6 pst. Det var en mindre nedgang i antall losoppdrag, på 762 seilaser eller 1,7 pst. og dispensasjoner hvor nedgangen var på 98 seilaser eller 4,1 pst. Økningen i seilaser med farledsbevis er i samsvar med forventningene ved innføringen av nye lospliktregler og nytt avgiftssystem i 2011. Resultatet for losordningen for 2013 ble et overskudd på 1,6 mill. kr. Over tid skal driften gå i balanse.

Det ble i 2013 registrert 28 ulykker med lospliktige fartøy, hvorav 9 ulykker med los om bord. I tre av disse ulykkene var forhold ved los-tjenesten en medvirkende årsak. I alt 19 ulykker skjedde med fartøy hvor føreren hadde farledsbevis. Det skjedde ingen ulykker med fartøy som ble gitt dispensasjon fra losplikten. Andelen ulykker med lospliktig trafikk er svært lavt, mindre enn 0,03 pst., men det er en liten økning fra 2012 til 2013. Antall ulykker er likevel svært få når det tas hensyn til det totale trafikkomfanget. Antall seilaser i 2013 var godt over 100 000. Selv om det var en økning i antall ulykker fra 2012 til 2013 er det likevel en reduksjon på nesten 40 pst. i perioden 2008–2013, men årlige variasjoner forekommer.

Tabell 5.35 Antall ulykker med lospliktig fartøy

	2012	2013	Endring pst. 2012–2013	Endring pst. 2008–2013
Antall seilaser	100 213	107 377	7,1	29,5
Antall ulykker	15	28	86,7	-39,3
Andel ulykker av antall seilaser	0,01	0,03	0,01	-0,03

Kilde: Kystverket.

### Meldings- og rapporteringssystem

Den nettbaserte meldingsportalen SafeSeaNet der skipsfarten sender opplysninger til norske myndigheter og havner har i 2013 vært tilgjengelig for brukere (opptid) i 99,9 pst. av tiden.

### Havnesikring og terrorberedskap i havner

Havnesikring skal bidra til at det ikke forekommer terrorhandlinger eller andre hendelser som kan skade norske havner eller skip som anløper disse. Kystverket har utarbeidet to nye forskrifter for havnesikring som trådte i kraft 1. juli 2013. Det nye regelverket er bedre tilpasset ulikhetene i norske havner og havneterminaler, innenfor rammen av det internasjonale regelverket. I tillegg har Kystverket endret rutiner og varslings-systemer for å få en raskere situasjonsvurdering og mer effektiv beslutning om endring av sikringsnivået i havnene. Det er tatt i bruk et elektronisk system for varsling og deling av informasjon med blant andre havner og havneterminaler. En vaktberedskapsordning for håndtering av sikringshendelser og fastsetting av maritimt sikringsnivå er etablert. Det var pr. 1. januar 2014 godkjent sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for til sammen 56 havner og 638 havneanlegg som er omfattet av det internasjonale regelverket.

ESA gjennomførte i 2013 tre inspeksjoner av norske myndigheters innføring av EUs bestemmelser om havnesikring som er implementert i norsk regelverk. Kystverket har gjennomført et stort antall revisjoner og andre oppfølgingstilsyn av havneanlegg i henhold til havnesikringsforskriften. Kystverket har i 2013 etablert et kvalitetsstyringssystem for fagområdet havnesikring, bl.a. for å sikre lik praksis ved gjennomføring av tilsyn.

Det er i 2013 gjennomført en revisjon av den nasjonale sårbarhetsvurderingen for innenrikstrafikken, jf. krav i det internasjonale havnesikringsregelverket.

### Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

De norske Loran-C-stasjonene Jan Mayen, Værlandet, Bø og Berlevåg har sendt ut signaler i samsvarende med de operative kravene til det tidligere nordvesteuropeiske Loran-C-systemet. På Jan Mayen er det gjennomført enkelt vedlikehold på bygningsmassen. Arbeidet med oppgradering av bane og innflyvningslys på flystripa på Jan Mayen ble startet i 2012 og fortsatte i 2013.

### Miljø

#### Forvaltningsplaner for havområdene

Meld. St. 37 (2012–2013) *Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Nordsjøen og Skagerrak* ble behandlet av Stortinget i juni 2013. Med dette er det laget forvaltningsplaner for alle de nære norske havområdene. Planene trekker opp grunnlaget for forvaltningen av havområdene og vil bidra til klarhet i overordnede rammer, samordning og prioriteringer. Planene vil også bidra til økt forutsigbarhet og styrket sameksistens mellom næringene som er basert på bruk av havområdene. Kystverket har en sentral rolle ved utarbeiding av disse planene og ved den senere oppfølgingen.

#### Kystkultur

Kystverket utarbeidet i 2013 10 forvaltningsplaner for fredede fyrstasjoner. Kystverkmusea har etablert nettstedet kystreise.no som formidler den maritime kulturarven. Kystverket samarbeider med Kystverkmusea og andre aktører – offentlige som private – for å ta vare på, utvikle og formidle etatens historie. Landsverneplan for maritim infrastruktur (2009) er til behandling hos Riksantikvaren.

#### Beredskap mot akutt forurensning

##### Akutt forurensning

I 2013 mottok og behandlet Kystverkets beredskapsvaktlag 1 286 meldinger. Av disse relaterte 644 seg til akutte utslipp. Det totale utslippsvolumet var 2 690 m<sup>3</sup> forurensende stoffer, herunder utslipp av faste stoffer, væske eller gass til luft, vann eller til grunnen.

Det var ingen statlige aksjoner i 2013, og utslippsmengden fra skip på 26 m<sup>3</sup> var det laveste siden 2003. Kystverket har ført tilsyn og gitt pålegg om iverksettelse av beredskapstiltak ved de tilfellene av uønskede hendelsene som kunne ha ført til betydelig akutt forurensning.

#### Miljørisiko og beredskap

Som en oppfølging Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse fra 2011 ble det i 2012 og 2013 iverksatt tiltak som bidrar til å styrke kommunenes kapasitet til å bistå under statlige aksjoner. Videre er kompetansen hos Kystverket og de interkommunale utvalgene mot akutt forurensning (IUA) styrket, og det er inngått beredskapsavtaler med fiskefartøy og andre egnede far-

tøy. Det andre nye multifunksjonsfartøy «OV Skomvær» ble tatt i bruk i 2013. De nye multifunksjonsfartøyene har spesialegenskaper knyttet opp mot oljevernberedskapen og brukes daglig til å gjennomføre vedlikeholdsoppdrag av navigasjonsinstallasjoner langs kysten. Fartøyene representerer en kraftig forbedret kapasitet ved oljevernaksjoner.

Kystverket og Norsk olje og gass har utarbeidet et samhandlingsdokument for å legge til rette for å koordinere oljeindustriens beredskapsplaner og statens beredskapsplan. Ved ekstreme forurensningshendelser vil Kystverket og oljeindustrien etablere en samordnet aksjonsledelse. Det ble i 2013 gjennomført en øvelse i kriseledelse hvor robustheten til samhandlingsdokumentet ble testet, med godt resultat.

#### *Internasjonalt samarbeid*

Avtalen om å samarbeide om beredskap og respons ved marin forurensning i Arktis mellom Norge og de sju medlemsstatene i Arktisk råd ble signert under ministermøtet i Kiruna i mai 2013. Norge ledet sammen med Canada arbeidet med å utarbeide en rapport om forebygging av oljeutslipp i Arktis, som ble fremlagt på dette ministermøtet. Kystverket har fra 2013 hatt formannskapet for Arktisk råds arbeidsgruppe EPPR (Emergency Prevention, Preparedness and Response). Staten undertegnet i 2013 en avtale med transportmyndighetene i Malta om styrket oljevern-

beredskap på Malta, finansiert gjennom EØS midlene for 2011–2014.

#### *Miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket U-864*

I 2010–2011 gjennomførte Kystverket en konseptvalgutredning (KVU) av alternative miljøtiltak for ubåtvraket U-864, og denne ble underlagt ekstern kvalitetssikring (KS1). Kystverket fikk i 2012 i oppdrag å forprosjektere to av seks utredede miljøtiltak. Alternativene som ble utredet var tildekking av vraket med last og forurenset havbunn og heving av last og tildekking av vrak og havbunn. Som en del av forprosjekteringen er det i 2013 og 2014 bl.a. gjennomført nye omfattende undersøkelser av vraket og tiltaksområdet. Det er i tillegg fjernet dieselolje fra bunkerstankene på vrakdelene. Kystverkets forprosjekter for de to miljøtiltakene ble overlevert Samferdselsdepartementet i mai 2014.

#### *Slepebåtberedskap*

Som det går fram av Prop. 1 S (2013–2014) fra Fiskeri- og kystdepartementet ble kapasiteten for slepebåtberedskapen i Nord-Norge redusert fra tre til to fartøyer i 2014, som en følge av at det er innført en rekke nye sjøsikkerhetstiltak de senere årene. Den totale statlige slepebåtberedskapen består av fire fartøyer, to i Nord-Norge, et på Vestlandet og et fartøy utenfor kysten av Sørlandet.

## Nærmere om budsjettforslaget

## Kap. 1360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014 <sup>2</sup>	Forslag 2015
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>		1 709 794	1 686 910
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>		62 930	131 983
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>		479 860	582 511
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>			58 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>		191 120	178 126
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>		61 980	63 963
70	Tilskudd til Redningsselskapet		78 170	
71	Tilskudd til havnesamarbeid			10 000
	Sum kap. 1360		2 583 854	2 711 493

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 1360 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 1062)

<sup>2</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen på kap. 1360, post 30 økt med 49,4 mill. kr og post 45 redusert med 3,4 mill. kr. Videre ble bevilgningen på kap. 1360, post 30 økt med 10 mill. kr ved behandlingen av Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014).

Innføring av nettoordning for budsjettering av merverdiavgift i statsforvaltningen gjør at budsjettforslaget for 2015 ikke er direkte sammenlignbart med saldert budsjett 2014. Tabell 5.36 viser

bevilgningsforslaget for 2015 på kap. 1360, postene 01, 21, 30 og 45 før uttrekket av merverdiavgift.

Tabell 5.36 Bevilgning for 2015 før uttrekk av mva.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015 m/mva.
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 716 931	1 709 794	1 821 859
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	108 654	62 930	163 548
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	561 626	479 860	675 007
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	222 938	191 120	200 152

Uttrekket av merverdiavgift utgjør til sammen 281 mill. kr, dvs. at bevilgningen på kap. 1360, postene 01, 21, 30 og 45 justert med henholdsvis 134,9 mill. kr, 31,6 mill. kr, 92,5 mill. kr og 22 mill. kr.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2,7 mrd. kr i 2015. Dette tilsvarer 3 mrd. kr før uttrekk av mva., som er en økning på om lag 408 mill. kr eller

15,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2014. Forslaget til bevilgning til virksomhetsområdene i Kystverket som inngår i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–23* innebærer at 42,8 pst. av planrammen vil være oppfylt etter to år av planperioden 2014–2017.

## Oppfølging av Nasjonal transportplan

Tabell 5.37 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2017

Virksomhetsområder på kap.1360 som inngår i planrammen for NTP	Mill. kr før uttrekk av mva			
	NTP 2014–2017 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Budsjett- forslag 2015	NTP- oppfylling 2014–2017 (pst.)
Navigasjonsinfrastruktur <sup>2</sup>	497	502	492,5	50,0
VTS (Sjøtrafikksentraler) <sup>3</sup>	56,1	54,9	54,4	48,7
Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon	198,8	177,2	207,1	48,3
Virkemidler for godsoverføring	239,9	26,8	36,8	6,6
Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg	316,6	335,1	479,2	64,3
Farleder	348,2	211,2	201	29,6
Fartøy	69,2	89,7	89,7	64,8
Sum	1 725,8	1 396,9	1 560,7	42,8

<sup>1</sup> Gjennomsnittlig planramme for første periode i Nasjonal transportplan, 2014–2017, forutsatt en jevn oppfølging i perioden.

<sup>2</sup> Inkludert BarentsWatch.

<sup>3</sup> Viser bare statlige utgifter til drift av sjøtrafikksentralen i Vardø og statlige investeringer ved sentralene.

## Mål og prioriteringer 2015

Utvikling av sjøtransporten som en del av et framtidens transportsystem som styrker næringslivets konkurransekraft krever en robust infrastruktur til sjøs. Regjeringen satser derfor på å utbedre flere farleder og øke bevilgningen til bygging av fiskerihavner. Tiltakene vil også bidra til overføring av gods fra veg til sjø. Flere typer godsfrakt på sjø er dessuten ofte energieffektiv med lave utslipp av klimagasser. For å øke planleggingskapasiteten foreslås en bevilgning på 20 mill. kr. Dette gir mulighet til en vesentlig økning i framdriften ved planleggingen av nye prosjekter i.

Sjøsikkerhet og beredskap styrkes ved at det foreslås å bevilge om lag 80 mill. kr til et multifunksjonsfartøy, slik at Kystverket vil disponere tre slike fartøy. Fartøyene bidrar både til mer effektiv drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur og representerer en kraftig forbedret kapasitet ved oljevernaksjoner. Innenfor beredskap bevilges også 150 mill. kr til å starte arbeidet med håndteringen av kvikksølvforurensningen ved ubåtvraket U-864, der første steg er å bygge en støttefylling som sikrer den ustabile skråningen under vrakets baugeksjon. Tiltaket er nødvendig uavhengig av valg for videre håndtering.

Kystverkets forprosjektering er til vurdering i Samferdselsdepartementet.

Navigasjonsinfrastrukturen må ha høy kvalitet og levere stabil informasjon til brukerne. Det er registrert et betydelig vedlikeholdsetterslep på navigasjonsinfrastrukturen. Arbeidet med å redusere etterslepet fortsetter.

*Framkommelighet**Sjøtransport og havner*

Regjeringen vil legge til rette for at en større andel gods transporteres til sjøs for å styrke næringslivets konkurransekraft. Det vil også gi trafikksikkerhets- og miljøgevinst, ved at færre tunge kjøretøy kjører på norske veier. Regjeringen ønsker derfor å styrke nærskipfartens konkurransevne.

Nærskipfarten er pålagt flere kostnader, bl.a. havnekostnader, som har betydning for nærskipfartens konkurransekraft. Derfor utarbeides det en nasjonal havnestrategi. I strategien vurderes blant annet endringer av det juridiske rammeverket for de kommunale havnene og øvrige tiltak for å styrke nærskipfarten. Målet er å legge til rette for effektive og profesjonelle havner.



En viktig forutsetning for at godstransport skal overføres fra veg til sjø er at sjøfarten er konkurransedyktig på pris og frekvens. Disse problemstillingene vil også adresseres i havnestrategien.

Som et første tiltak vil regjeringen i 2015 etablere en tilskuddsordning for å stimulere til bedre samarbeid mellom havnene. Videre oppfølging av havnestrategien vil være en høyt prioritert oppgave i 2015, siden havnestrategien er en sentral del av regjeringens arbeid med å styrke nærskipfarten. I strategien vil det gis en beskrivelse av tiltakene regjeringen vurderer for å styrke nærskipfarten. I arbeidet er det også viktig å styrke kunnskapsgrunnlaget og videreføre dialogen med næringsaktører og berørte myndigheter.

Det er igangsatt flere tiltak for å styrke kunnskapsgrunnlaget knyttet til godstransport på sjø. Transportetatene gjennomfører en analyse av hele godstransportmarkedet og det skal gjennomføres en varestrømsundersøkelse. Samferdselsdepartementet er også i dialog med de kommunale havneiere for å se nærmere på statistikkgrunnlaget for gods som lastes og losses i havnene. Disse tiltakene skal gi kunnskap om hvordan man kan oppnå mer godstransport på sjø.

Som et neste skritt vil også andre virkemidler for å stimulere til godsoverføring fra veg til sjø, i tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, bli vurdert. Dette må ses i sammenheng med godsanalysen og andre tiltak for å styrke kunnskapsgrunnlaget.

En mer effektiv lostjeneste vil gi lavere kostnader for nærskipfarten og regjeringen vil derfor omorganisere og effektivisere losordningen. Regjeringen vil også vurdere endringer og reduksjoner i losavgiftene for å styrke nærskipfartens konkurransekraft.

### *Fiskerihavner*

Utviklingen går i retning av færre og større fiskerihavner, som krever større investeringer. Dette henger sammen med økt størrelse på fiskefartøy.

For 2015 foreslås en bevilgning på 336,6 mill. kr til gjennomføring av fiskerihavnprosjekter. I tillegg foreslås 21,6 mill. kr til større vedlikehold. De enkelte prosjekter fremkommer i postomtalen.

### *Farleder*

Farleder skal ha tilstrekkelig dybde, bredde og det manøvreringsrom som er nødvendig for tilfredsstillende sikkerhet og framkommelighet, i tråd med regjeringens løfter i regjeringserklæring.

gen. For 2015 foreslås en bevilgning på 231,4 mill. kr til farledsutbedringer. De enkelte prosjektene fremkommer i postomtalen.

### *Sjøsikkerhet*

#### *Modernisering av losordningen*

Ny loslov (Prop. 65 L (2013–2014) Lov om losordningen) trer ikraft 1. januar 2015. Loven vil bli fulgt opp ved oppdatering og utarbeidelse av tilhørende forskrifter. Lovproposisjonen inneholdt også en meldingsdel som følges opp av Kystverket. Dette omfatter ny organisering av lostjenesten, konkurranseutsetting av tilbringertjenester, endringer i losplikstens virkeområde og ny farledsbevisordning.

Lostjenesten skal organiseres som en egen enhet i Kystverket, samtidig som det gjøres et tydeligere organisatorisk skille mellom forvaltning og drift av lostjenesten. Dette vil gi kortere og en mer effektiv styringslinje for lostjenesten. Ny organisasjonsstruktur skal være på plass 1. januar 2015.

Videre vil tilbringertjenesten konkurranseutsettes. Arbeidet er igangsatt og vil fortsette i 2015.

Ny farledsbevisordning innebærer at det vil bli enklere å få farledsbevis for førere av fartøyer forbundet med lav risiko, samt utvidede muligheter for å få farledsbevis for navigatører med særskilt erfaring og kompetanse, uten at sikkerhetsnivået reduseres.

Forskrift om lostjenesten på Svalbard trådte i kraft 1. juli 2012 med stedlige tilpasninger og trinnvis innføring til og med 2014, slik at losplikten fra 2015 vil være tilsvarende som for fastlands-Norge.

Hovedprioriteringer for 2015 vil være oppfølging av losloven, samt å slutføre arbeidet med innføring av statlig lostjeneste og losplikt på Svalbard.

#### *Navigasjonsinnretninger og elektroniske navigasjonshjelpemidler*

Navigasjonsinnretninger og elektroniske navigasjonshjelpemidler skal bidra til sikker navigasjon og effektiv sjøtransport. Det har bygd seg opp et vedlikeholdsetterslep knyttet til navigasjonsinnretninger og fyrbygninger. Siste reviderte kostnadsestimater for å komme opp på normal slitasje- og vedlikeholdsstandard er om lag 1,9 mrd. kr. En nærmere vurdering av vedlikeholdsbehovet for fyrbygninger kan medføre justering av estimatet. Prioriteringer for 2015 vil derfor være knyttet til vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretning.

ger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen, på basis av bl.a. trafikk- og risikovurderinger.

#### *Meldings- og rapporteringssystem*

Videreføring av arbeidet med å forenkle og tilpasse meldepliktsregimet for skipsanløp til og fra norske havner vil bli prioritert.

#### *Sjøtrafikksentraler*

De fem sjøtrafikksentralene har behov for oppgradering. Det vil derfor være en prioritert oppgave i 2015 å fornye teknisk utstyr i henhold til plan utarbeidet av Kystverket.

#### *Overvåking av skipstrafikk*

De fleste av de 44 AIS basestasjonene som Kystverket opererer langs kysten er i ferd med å nå sin tekniske levealder. Det prioriteres å starte fornying av basestasjonene i 2015. For å redusere kostnadene ved innleie av tjenester, har Kystverket igangsatt arbeidet med å etablere en egen nedlesingsstasjon for AIS-satellittdata i Vardø, som prioriteres ferdigstilt i 2015.

#### *Internasjonalt arbeid*

Kystverket har ledet Norges arbeid i FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å utvikle e-navigasjon. Det viktigste målet med arbeidet er å styrke sjøsikkerheten, sikre miljø, samt legge til rette for effektiv sjøtransport. I fremtiden vil viktig navigasjonsinformasjon, formidlet fra kyststaten, presenteres på en enklere og mer oversiktlig måte for navigatørene.

Prioriteringer for 2015 er derfor å bidra til å iverksette implementeringsplan for e-navigasjon på nasjonalt og internasjonalt nivå i samråd med norsk maritim næring.

#### *Krav til havnesikring og terrorberedskap i havner*

Kystverket er tillagt oppgaven med å implementere nasjonalt og internasjonalt regelverk om havnesikring i norske havner, samt føre tilsyn med at dette følges opp av havnene. Prioriteringer for 2015 vil være å videreføre arbeidet med å sikre gjennomføring av regelverket i alle norske havner, samt å føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til gjeldende havnesikringsregelverk.

#### *Miljø*

Kystverket har sektoransvar for å integrere miljøhensyn i kystforvaltningen, og skal bidra til å oppfylle nasjonale miljømål. Kysttransporten står for 4,2 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. I tillegg kommer utslipp fra internasjonal sjøtransport til og fra norske havner og utslipp av svoveldioksid (SO<sub>2</sub>) og nitrøse gasser (NO<sub>x</sub>). Utslippene pr tonnkilometer er lavere fra godstransport til sjø enn fra veg. Dersom vegtransport overføres til sjø vil dette kunne bidra til at nasjonale utslipp reduseres.

Det er enkelte byer langs kysten som tidvis har høye konsentrasjoner av NO<sub>2</sub>. Som et bidrag til å bedre luftkvaliteten kan Enova gi økonomisk støtte til landstrøm for skip som ligger til kai. Enova kan også gi støtte til tiltak for å benytte LNG som drivstoff på skip. Dette bidrar til redusert klimagassutslipp.

Tilgang til areal er viktig for å sikre en effektiv og sikker sjøtransport. Arealbruken i kystsonen har de senere år vært preget av økt bruk og flere brukere og dermed økende konkurranse om attraktive arealer. Kystverket bidrar til en helhetlig forvaltning av kystsonen og arbeider for at etatsens ansvarsområder ivaretas i prosesser hvor rammebetingelser legges for bruk av hav og kyst.

Ved utdyping av havner og farleder samarbeider Kystverket med kommuner og statlig miljøforvaltning om en forsvarlig håndtering av forurensete sedimente.

#### *Beredskap mot akutt forurensning*

Hovedmålet med statlig beredskap mot akutt forurensning er å hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium

Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse legges til grunn for arbeidet med å styrke den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning gir ikke rom for å gjennomføre alle de anbefalte tiltakene i analysen innen 2015.

Regjeringen viderefører dagens modell for slepebåterberedskapen. Dette innebærer at staten leier inn fire sivile fartøy, to plasseres i Nord-Norge, et på Vestlandet og et på Sørlandet.

Det er viktig å komme i gang med tiltak for å hindre ytterligere kvikksølvforurensning fra ubåtvraket U-864 og den forurensete havbunnen ved vraket. Første del av dette miljøtiltaket er å etablere en støttestøtting for å sikre den ustabile skrånningen under vrakets baugseksjon. Kostnadene er

beregnet til 150 mill. kr og det fremmes forslag om en slik bevilgning for 2015. Støttefyllingen må ligge stabilt i 12–18 mnd. før ytterligere arbeid med vra-

ket kan igangsettes. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag til videre håndtering.

Tabell 5.38 Bevilgning til Kystverkets virksomhetsområder fordelt på post

	(i 1000 kr)							
Virksomhetsområde/Post <sup>1</sup>	Post 01	Post 21	Post 30	Post 34	Post 45	Post 60	Post 71	Sum
Navigasjonsinfrastruktur	367 484		50 812		32 177			450 473
VTS (Sjøtrafikksentraler)	102 351				28 060			130 411
Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon	169 755				11 605			181 360
Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg			358 270			63 963		422 233
Farleder			173 429	58 000				231 429
Fartøy					79 659			79 659
Los	726 591				17 709			744 300
Beredskap mot akutt forurensning	320 729	131 983			8 916			461 628
Godsoverføring							10 000	10 000
<b>Sum</b>	<b>1 686 910</b>	<b>131 983</b>	<b>582 511</b>	<b>58 000</b>	<b>178 126</b>	<b>63 963</b>	<b>10 000</b>	<b>2 711 493</b>

<sup>1</sup> Det vil kunne bli foretatt noen mindre justeringer av fordelingen mellom virksomhetsområdene som ikke er brukerfinansiert. Fordelingen mellom poster vil ligge fast, med unntak for fordelingen mellom post 01 og 45 hvor det er knyttet stikkordet «kan nyttes under post 01/45».

### Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 1 687 mill. kr til Kystverkets driftsutgifter i 2015. I beløpet inngår 9 mill. kr i avkastning fra infrastrukturfondet. Bevilgningen tilsvarer 1 821,9 mill. kr før uttrekk av mva., som er en økning på 112,1 mill. kr eller 6,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014. Økningen skyldes økte merinntekter fra losavgiften og sikkerhetsavgiften, samt enkelte justeringer som følge av flytting av området fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Kystverkets bevilgning er redusert med 8,9 mill. kr som knyttes til uthenting av effektiviseringsgevinster. Bevilgningen til drift og vedlikehold øker med 4,3 pst. for å gjennomføre nødvendig tiltak på den maritime infrastrukturen.

Kystverkets oppgaver omfatter overordnet ledelse og strategisk planlegging, bl.a. transportplanlegging i forbindelse med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, ivaretagelse av sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver, kommunikasjon og deltagelse i internasjonale organisasjoner. Kystverket arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport for å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive

havner. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og begrense skadeeffektene ved akutt forurensning.

En stor del av Kystverkets oppgaver er knyttet til investeringer og tjenesteproduksjon, som los-tjenesten, sjøtrafikksentraler og utbygging og utbedring av farleder og fiskerihavner. Kystverkets forvaltningsoppgaver er knyttet til bl.a. havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven. Dessuten ivaretas etatens ansvarsområder i ulike planprosesser etter annet lovverk. Ansvaret for arbeidet med kystkultur delegeres til Kystverket fra 2015.

### Navigasjonsinfrastruktur

Navigasjonsinnretninger og elektronisk navigasjonshjelpemidler skal bidra til sikker navigasjon og sjøtrafikk langs kysten gjennom presis posisjonsangivelse og annen relevant informasjon til de sjøfarende.

Det foreslås 367,5 mill. kr til drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur fordi det har bygget seg opp et vedlikeholdsetterslep som søkes redusert. Drift og vedlikehold av installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikker-

heten vil prioriteres. Av dette vil 45,9 mill. kr gå til å videreutvikle BarentsWatch som et helhetlig overvåknings- og informasjonssystem for hav- og kystområdene, noe som er lavere enn årlig ramme i Meld. St. 26 (2012–13) *Nasjonal transportplan 2014–2023*.

### Sjøtrafikksentraler

Sjøtrafikksentralene skal overvåke, gi informasjon til og organisere skipstrafikken i områder med høy trafikk og stor risiko. Det foreslås 102,4 mill. kr til drift av sjøtrafikksentralene. De fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge (Oslofjorden, Brevik, Kvitsøy og Fedje) er avgiftsfinansiert., jf. omtalen under kap. 5577, post 74. Utgiftene til driften av Sjøtrafikksentralen i Vardø dekkes i sin helhet over statsbudsjettet fordi den overvåker trafikken i havområdene utenfor kysten hvor det ikke er hjemmel for å kunne kreve inn avgift.

### Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Det foreslås 169,8 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, havnesikkerhet og administrasjon.

For å øke planleggingskapasiteten foreslås en økning på 20 mill. kr til transportplanlegging. Dette gir mulighet til en vesentlig økning i fremdriften og gir en nødvendig planreserve og rom for videre prioritering mellom prosjekter. I 2015 er det aktuelt å bruke planleggingsmidler på følgende prosjekter: Innseiling Tromsø, nordlig innseiling Bergen, innseiling til Sandnessjøen, innseiling Farsund, Raftsundet (Vågan/Hadsel i Nordland), innseiling Grenland (Kalvenløpet), indre Ålesund havn (Aspevågen), nordlig innseiling Ålesund (Kalvøysundet), innseiling Hambukt (Lakselv), og utarbeidelse av reguleringsplan for Stad skipstunnel.

Kystverket er tillagt myndighet etter havne- og farvannsloven og plan- og bygningsloven for å ivareta havnenes og sjøtransportens interesser ved arealdisponering både på land og i sjø. Dessuten deltar Kystverket i prosesser styrt av andre myndigheter hvor det legges rammebetingelser for arealbruken og arealbehovet til havnene og sjøtransporten.

Havnesikkerhet omfatter Kystverkets ansvar for å påse at havner med internasjonal trafikk har gjennomført planlegging av sikkerhetstiltak og gjennomført fysisk sikring, og de fører også tilsyn med at havnene oppfyller kravene til sikringstiltak.

Det var 1084 ansatte i Kystverket i 2013, som er noe lavere enn antallet i 2004 som var 1118. Det har vært en økning på 7 personer fra 2012 til 2013, for å styrke transportplanlegging og arbeidet med samfunnsøkonomiske analyser.

### Losordningen

Losordningen skal trygge ferdselen og verne om miljøet ved å sørge for at fartøy som ferdes i norske kystfarvann har navigatører med tilstrekkelig farvannskunnskap og kompetanse for sikker seilas. Losordningen omfatter lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen

Det foreslås 726,6 mill. kr til driften av lostjenesten inkludert kjøp av tilbringertjenester. Lostjenesten er avgiftsfinansiert, jf. omtalen under kap. 5577, post 74.

### Beredskap mot akutt forurensning

Det foreslås 320,7 mill. kr til drift og utvikling av beredskapen mot akutt forurensning. Dette omfatter bl.a. utgifter til vedlikehold av utstyr samt kurs og øvelser for personell for å sikre rask og effektiv gjennomføring av aksjoner mot akutt forurensning. Bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning for 2015 gir ikke rom for å gjennomføre de resterende anbefalte tiltakene i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse.

### Short Sea Promotion Centre

Short Sea Promotion Centre bidrar gjennom sitt engasjement til å fremme sjøtransportens fortrinn som et supplement til myndighetenes tilrettelegging for å øke andelen sjøtransport. For 2015 foreslås det å bevilge 500 000 kr over Kystverkets budsjett. Senteret finansieres med like deler statlige midler og midler fra næringen.

### Kystkultur

For å styrke arbeidet med kystkultur foreslås det at midlene som tidligere ble disponert av departementet overføres til Kystverket. Etaten kan dermed i samarbeid med Kystverkmusea legge til rette for en best mulig utnyttelse av midlene. Mange av etatens kulturminner er helt eller delvis fortsatt i bruk, enten av Kystverket selv eller leietakere. Kystverket arbeider med å legge til rette for alternativ forvaltning av fyrstasjonene som er i statens eie og gjøre dem tilgjengelige for allmenheten. I 2015 skal Kystverket fortsette arbeidet med forvaltningsplaner og formidlingstiltak i sam-

arbeid med Kystverkmusea. Etaten skal også arbeide for å få til bedre forvaltning og alternativ bruk av fyrstasjonene.

Kystverkmusea ble opprettet i 2008 og er organisert som et nettverkssamarbeid mellom fire selvstendige museer; Lindesnes Fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre Museum og Museum Nord. Kystverkmusea skal dokumentere og formidle etatens historie. For 2015 foreslås det en bevilgning på 9,4 mill. kr til driften av Kystverkmusea.

### **Post 21 Spesielle driftsutgifter**

Det foreslås å bevilge 132 mill. kr i 2015. Dette tilsvarer 163,5 mill. kr før uttrekk av mva., som er en økning på 160 pst. fra saldert budsjett 2014. Mesteparten av bevilgningen (150 mill. kr før uttrekk av mva.) går til å starte arbeidet med støttefylling for ubåtvraket U-864 som ligger utenfor Fedje.

Posten dekker utgifter til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning, herunder bl.a. fjerne gjenstander i eller nær leia som kan bli til fare for skipstrafikken. I tilfeller av akutt forurensning kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i gang, eller garantier for kommuner som starter aksjoner med vesentlige driftsutgifter, og som selv ikke er i stand til å dekke utgiftene før erstatningsbeløpet er innbetalt.

Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre inntil 70 mill. kr pr. aksjon utover bevilgningen, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold og før Kongen har gitt sitt samtykke, jf. forslag til romertallsvedtak.

Etablering av en støttefylling for å stabilisere skråningen under ubåtvraket U-864 er første del av miljøtiltaket mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket. Det tas sikte på å etablere støttefyllingen i 2015. Denne må stabiliseres over en periode på 12–18 mnd. før videre arbeider kan iverksettes.

### **Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold**

Denne posten omfatter utbygging av navigasjonsinfrastruktur, fiskerihavner og farleder.

Det foreslås bevilget 582,5 mill. kr på posten i 2015. Dette tilsvarer 675 mill. kr før uttrekk av mva., som er en økning på om lag 195,1 mill. kr eller 40,7 pst. fra saldert budsjett 2014. Midlene fordeles med 173,4 mill. kr til farleder og 358,3 mill. kr til fiskerihavner. I tillegg settes det av 50,8 mill. kroner til navigasjonsinfrastruktur.

Samferdselsdepartementet har gjennomgått fullmaktene som gjelder kystforvaltning. Det fore-

slås at grensen for å omtale enkelttiltak under Kystverket settes til 500 mill. kr på samme måte som for prosjekter under Jernbaneanverket og Statens vegvesen. Videre foreslås det for prosjekter som ikke omtales med kostnadsramme å sette en beløpsgrense på 500 mill. kr for gamle og nye forpliktelser, jf. forslag til romertallsvedtak.

### **Navigasjonsinfrastruktur**

Det foreslås 50,8 mill. kr til å fornye eller sette opp nye navigasjonsinnretninger. Fornying av innretninger er en del av arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet og er basert på en nyttekostnadsvurdering av vedlikehold eller fornying. Nye innretninger etableres basert på bl.a. trafikk- og risikovurderinger, herunder særlig i leder for hurtigbåter og ro-ro passasjerferger.

### **Fiskerihavner**

Kystverket forvalter om lag 700 statlige fiskerihavner langs kysten. Etaten skal søke å avhende ikke-næringsaktive fiskerihavner.

Til fiskerihavner foreslås i alt 358,3 mill. kr, fordelt med 336,6 mill. til å gjennomføre tiltak i fiskerihavner og 21,6 mill. kr til større vedlikehold.

Av forslaget til bevilgning vil 336,6 mill. kr gå til gjennomføring av tiltak i følgende fiskerihavner:

- Sommarøy havn, Tromsø kommune, Troms – ferdigstilles i 2015
- Napp fiskerihavn, Flakstad kommune, Nordland – ferdigstilles i 2015
- Salthella, Austevoll kommune, Hordaland – videreføring
- Myre, Øksnes kommune, Nordland – videreføring
- Berlevåg havn, Berlevåg kommune, Finnmark – videreføring
- Hovden fiskerihavn, Bø kommune, Nordland – oppstart i 2015.

### **Farleder**

Av forslaget til bevilgning vil 173,4 mill. kr gå til gjennomføring av tiltak i følgende farleder:

- Innseiling Svelgen, Bremanger kommune, Sogn og Fjordane – ferdigstilles i 2015
- Innseiling Florø, Flora kommune, Sogn og Fjordane – ferdigstilles i 2015
- Husøy Melandsflua, Karmøy kommune, Rogaland – ferdigstilles i 2015
- Innseiling Borg (Borg II), Fredrikstad og Hvaler kommuner, Østfold – oppstart

- Innseiling Ålesund, Ålesund kommune, Møre og Romsdal – oppstart
- Innseiling Bergen, Askøy, Askøy og Bergen kommuner, Hordaland – oppstart
- Innseiling Oslo, Oslo, Bærum og Nesodden kommuner, Oslo og Akershus – oppstart
- Innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – oppstart.

Farledsprosjektet Borg havn (Borg I) Røsvikrenna ble omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–19*. Prosjektet omfatter utdyping ned til -14 m i den indre delen av innseilingen til Borg havn. Tiltaket har blitt endret underveis, bl.a. på grunn av innsigelser til reguleringsplanen samt nyere undersøkelser som har vist at mengden sterkt forurensede masser er betydelig større enn beregnet i 2010. Dette har medført at prosjektkostnadene har økt fra 320 mill. kr til anslagsvis 725 mill. kr. På grunn av den betydelige kostnadsøkningen vil prosjekt- og utredningsunderlag gjennomgå på nytt før det tas stilling til videre håndtering av Borg havn Røsvikrenna. Dette medfører at prosjektet ikke vil startes opp. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

### **Post 34 Kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift**

Det foreslås bevilget 58 mill. kr til tiltak innenfor kystforvaltningen for å kompensere for økt arbeidsgiveravgift i de tre nordligste fylkene. Tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnader for næringsvirksomhet som bruker skip. I 2014 ble det bevilget 10 mill. kr til det samme formålet. Denne bevilgningen ble ført på post 30, jf. Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014). Kompensasjonen i 2014 på post 30 er ikke medregnet i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023. Fra 2015 blir kompensasjonen ført på egen post. I 2015 fordeles midlene til polarbase Hammerfest og til Leirpollen i Tana kommune.

Polarbase i Hammerfest er utpekt som forsyningsbase for petroleumsaktiviteten i Barentshavet. Det foreslås 38 mill. kr til å utdype farleden inn til Polarbase ned til -17 meter. Prosjektet startet høsten i 2014 med en bevilgning på 10 mill. kr. Hensikten med tiltaket er å redusere ulykkesrisikoen og å bedre regulariteten for større skip og rigger til Polarbase. Prosjektet har en kostnadsramme på 96 mill. kr og ventes ferdigstilt i 2016. Masse fra tiltaket vil kunne benyttes til planlagt utfylling rundt Polarbaseområdet.

Leirpollen ligger i Tana kommune. For å bedre innseilingsforholdene til kvartsittbruddet innerst i

Leirpollen foreslås 20 mill. kr. Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdyping ned til -9 meter. Kostnadsrammen er totalt på 150 mill. kr. Prosjektet planlegges slutført i 2016.

### **Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold**

Posten omfatter Kystverkets investeringer i produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentraler, transportplanlegging, kystforvaltning, administrasjon, Kystverkets rederi, lostjenesten og beredskap mot akutt forurensning som overstiger 200 000 kr.

Det foreslås bevilget 178,1 mill. kr i 2015. Dette tilsvarer 200,2 mill. kr før uttrekk av mva., som er en økning på 9 mill. kr eller 4,8 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014.

Til tyngre anleggsmidler for vedlikehold og utbedring av navigasjonsinfrastruktur, samt til videreutvikling av IKT-verktøy for prosjektering av dette arbeidet, foreslås 32,2 mill.kr

Det foreslås bevilget 17,7 mill. kr. til investeringer i losstasjoner, mens investeringer i nye losbåter er stilt i bero som følge av konkurranseutsetting av tilbringertjenesten. Investering utgiftene i losordningen er avgiftsfinansiert og inngår i inntektskravet, jf. kap. 5577, post 74.

Til investering i fornying av det tekniske utstyret i sjøtrafikksentralene foreslås 28,1 mill. kr. Om lag 1,9 mill. kroner av investeringene er avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74.

Den tekniske fornyelsen av sjøtrafikksentralene bidrar til økt sjøsikkerhet gjennom å bedre driftssikkerheten og overvåkingsevnen til sentralene. Videre vil det bli lettere for sjøtrafikksentralene å identifisere fartøy eller situasjoner som innebærer potensielt høy risiko for uhell og ulykker. Fornyelsen vil også bidra til å redusere det framtidige vedlikeholdsbehovet og således gjøre driften av sjøtrafikksentralene mer kostnadseffektiv.

Det foreslås 79,7 mill. kr til Kystvekets fartøyer. Dette er i tråd med investeringsplanen hvor det bygges et nytt fartøy over en toårs periode. Forslaget for 2015 gjelder fullføringen av nytt fartøy nummer tre, jf. også Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014*.

### **Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg**

Post 60 omfatter tilskudd til fiskerihavneanlegg og går til å delfinansiere kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad. Hensikten med posten er å sti

mulere til lokal og regional næringslivsutvikling. Det kan gis inntil 50 pst. samlet statlig tilskudd.

Det foreslås bevilget 64 mill. kr på posten i 2015. Videre foreslås det at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gi tilsagn på inntil 20 mill. kr ut over bevilgningen på posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

### Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Post 71 er ny. Flere kommuner er eiere av havner hvor det foregår gods- og persontrafikk. For å stimulere havnene til bedre utnyttelse av infrastrukt

turen som igjen kan gi lavere enhetskostnader for godstransport til sjøs, foreslår regjeringen å etablere en tilskuddsordning for havnesamarbeid. Det kan f.eks. gis tilskudd 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 objektive kriterier. Tilskuddsordningen vil bli administrert av Kystverket.

Det foreslås bevilget 10 mill. kr til ordningen i 2015.

## Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
02	Andre inntekter		10 747	11 102
	Sum kap. 4360		10 747	11 102

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 4360 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 4062)

### Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens bered-

skap mot akutt forurensning. Det budsjetteres med 11,1 mill. kr på posten i 2015.

## Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
74	Sektoravgifter Kystverket		773 453	829 068
	Sum kap. 5577		773 453	829 068

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 5577 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 5575)

### Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Posten omfatter Kystverkets inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften og den budsjetteres med 829,1 mill. kr i 2015.

Losavgiftene skal dekke 100 pst. av kostnadene for lostjenesten. Over perioden 2011–2013 har losavgiftene gitt inntekter som har oversteget utgiftene på kap. 1360, post 01. På grunn av begrensningen på overføring av mindreutgift på 5 pst. på driftsposter har ikke all ubrukt bevilgning

blitt overført til senere år. Inntektskravet for losavgiftene settes 36,9 mill. kroner lavere enn utgiftene til lostjenesten i 2015, som tilsvarer summen av ikke-overførte midler som stammer fra overskudd i lostjenesten. Den budsjetterte inntekten fordeler seg slik: Losingsavgift 447,4 mill. kr., losberedskapsavgift 292,6 mill. kr. og farledsbevisavgift 5,6 mill. kr.

Sikkerhetsavgiften dekker driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy

og Fedje, og det er budsjettet en inntekt fra avgiften på 83,5 mill. kr.

I Prop. 65 L (2013–2014) Lov om losordningen opplyses det at regjeringen vil vurdere reduksjoner i losavgiftene som et virkemiddel for å fremme nærskipfarten. Videre opplyses det at departementet i utformingen av avgiftsstrukturen vil vurdere nærmere fordelingen mellom de ulike avgiftskomponentene og graden av kryssubsidiering.

Kystverkets avgifter inngår som en del av statens sektoravgifter. Gjennomgangen av Kystverkets avgifter vil derfor bli sett i sammenheng med regjeringens arbeid fram mot 2016-budsjettet med kartlegging og revisjon av retningslinjene for statens skatte- og avgiftsopplegg.

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

## Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Driftsutgifter		44 410	45 242
	Sum kap. 1361		44 410	45 242

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 1361 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 1070)

Kap. 1361 omfatter driften av Samfunnet Jan Mayen og investerings- og driftsutgifter for navigasjonssystemet Loran-C.

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 Loran-C, Meteorologisk institutt, bakkestasjonene for EGNOS og Galileo, Telenors Maritim Radio og seismiske stasjoner. Samferdselsdepartementet har avtaler med de institusjonene som har ansvar for disse tjenestene. Avtalene omfatter bl.a. inndekning av felleskostnader.

På vegne av Samferdselsdepartementet driver Cyberforsvaret (det tidligere Forsvarets informasjoninfrastruktur (INI)) det bakkebaserte navigasjonssystemet Loran-C, med fire stasjoner (Jan Mayen, Bø, Berlevåg og Værlandet), som dekker nordlige Nordsjøen, Norskehavet og vestlig del av Barentshavet. Sammen med stasjoner i Frankrike, Tyskland, Storbritannia og på Færøyene dekker det norske systemet de nordvesteuropiske farvannene.

Det er besluttet å legge ned det norske Loran-C systemet fra 1. januar 2016. De fire norske sta-

sjonene avvikles fra denne dato. Regjeringen vil imidlertid opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen også etter nedleggelsen av Loran-C stasjonen på øya. Samferdselsdepartementet leder en interdepartemental arbeidsgruppe som vurderer formål og oppgaver ved norsk tilstedeværelse på Jan Mayen etter nedleggelsen.

### Mål og prioriteringer 2015

Driften av Samfunnet Jan Mayen og av Loran-C stasjonene videreføres. Det gjøres ingen nye investeringer i Loran-C. Vedlikeholdsarbeider omfatter kun tiltak for å opprettholde nødvendig operativ evne. For å kunne ivareta personell, teknisk utstyr og inventar, er behovet for vedlikehold av bygningsmassen økende. Flystripa på Jan Mayen rustes opp i tråd med krav fra luftfartsmyndighetene. Arbeidene ble startet opp i 2012 og er planlagt avsluttet i 2015.

### Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen på posten dekker kostnadene til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen og drift av de fire norske Loran-C stasjonene. Det foreslås å bevilge 45,2 mill. kr på posten i 2015.



## Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran C

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013 <sup>1</sup>	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
07	Refusjoner og andre utgifter		5 213	5 385
	Sum kap. 4361		5 213	5 385

<sup>1</sup> Pga. endringer i departementsstrukturen ble kap. 4361 opprettet fra 2014 (tidligere kap. 4070)

### 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

Radio og andre som kjøper tjenester på Jan Mayen. Også inntekter fra kioskdirften på Jan Mayen føres på denne posten. Det budsjetteres med 5,4 mill. kr på posten i 2015.

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

**Programområde 22 Post og telekommunikasjoner****Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner****Oversikt over budsjettforslaget**

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
1370	Posttjenester	479 700	270 000	418 000	54,8
1380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	203 211	281 600	298 932	6,2
	Sum kategori 22.10	682 911	551 600	716 932	30,0

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 14/15
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	158 925	162 700	171 731	5,6
5618	Aksjer i Posten Norge AS	253 500	217 000	200 000	-7,8
	Sum kategori 22.10	412 425	379 700	371 731	-2,1

Post- og teletilsynet skifter fra 1. januar 2015 navn til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Kapittelbetegnelse er endret i samsvar med dette. I teksten er det av praktiske årsaker brukt betegnelsen Post- og teletilsynet.

Regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på post- og teleområdet omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Post- og teletilsynet, eierstyring av Posten Norge AS og kjøp av post- og banktjenester, kjøp av sikkerhet/robusthet i ekomnettene og tilskudd til bredbåndsutbygging.

Samlet foreslås det å bevilge 716,9 mill. kr til post og telekommunikasjoner.

Til kjøp av post- og banktjenester foreslås 418,0 mill. kr, mens det til Post- og teletilsynet foreslås bevilget i alt 298,9 mill. kr. Til driften av etaten foreslås 162,7 mill. kr, mens det til de to tilskuddsordningene tilskudd til telesikkerhet og -beredskap og tilskudd til bredbåndsutbygging foreslås bevilget henholdsvis 75,8 mill. kr og 50,0 mill. kr.

Det er foreslått å budsjettere med et utbytte fra Posten Norge AS på 200 mill. kr i 2015.

**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, en konsesjon for Posten Norge AS' samfunnspålagte oppgaver

og en avtale med Telenor ASA om å levere grunnleggende elektroniske kommunikasjonstjenester. Post- og teletilsynet 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 sikre konkurranse i post- og ekomarkedene. Konkurransen sikres bl.a. ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon som har sterk markedsstilling.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen for å sikre bosetting og næringsliv over hele landet. Det overordnede målet på postområdet er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av leveringspliktige posttjenester til rimelig pris og med høy kvalitet. Målet blir i dag i all hovedsak fulgt opp gjennom egen regulering av sektoren, krav i Postens konsesjon, bruk av enerettsoverskuddet til å dekke ulønnsomme leveringspliktige tjenester og statlig kjøp av slike tjenester.

Posten Norge AS har i dag enerett til å formidle lukkede brev under 50 g. Regjeringen vil innføre EUs tredje postdirektiv i norsk rett og oppheve eneretten. Samferdselsdepartementet arbeider i den forbindelse med utkast til ny postlov. Sikring av et godt og likeverdig posttilbud over hele landet gjennom leveringsplikt for grunnleggende posttjenester vil også være en del av den nye postreguleringen.

Regjeringen vil la Posten få økt handlingsrom for bedre å kunne tilpasse seg økt konkurranse og endrede brukerbehov.

Det primære målet med statens eierskap i Posten er knyttet til selskapets samfunnsoppdrag. Samtidig skal selskapet også sikre en god forvaltning av statens verdier og en god industriell utvikling av selskapet. Posten skal drive sin virksomhet på forretningsmessig grunnlag og må derfor søke effektive løsninger.

I dag er Posten et nordisk post- og logistikkonsern som utvikler og leverer helhetlige løsninger innen post, kommunikasjon og logistikk. Markedene for konsernets tjenester er i kraftig utvikling, drevet av globalisering og teknologiske endringer som skaper endret kundeatferd og økt konkurranse. Posten har som følge av fallende brevvolum gjennomført betydelige omstillinger innen postvirksomheten. Samtidig har konsernet vokst kraftig innen logistikksegmentet, hovedsakelig gjennom oppkjøp.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er fortsatt i rask utvikling og sterkt preget av teknologiske, markedsmessige og ikke minst brukermessige endringer. Sikre elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet er nødvendige og

forventes i dagens samfunn. Totalomsetningen for det norske ekomarkedet var om lag 30,9 mrd. kr i 2013, en nedgang på 450 mill. kr fra 2012. I deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for på sikt å legge til rette for bærekraftig konkurranse og for å fremme sikre, gode, rimelige og framtidsrettede tjenester. Post- og teletilsynet følger opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de relevante markedene og en effektiv og hensiktsmessig forvaltning av frekvensressursene. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutbygging og tilbud av ekomtjenester over hele landet. Dette er krevende, bl.a. fordi kostnadene for å bygge ut et tilbud til områder med få brukere og lav inntjening er svært mye høyere pr. bruker enn utbyggingskostnaden i områder med flere brukere.

God elektronisk kommunikasjon er grunnleggende og viktig for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere og næringsliv å bruke elektroniske tjenester. Økt satsing på IKT og bredbånd er en nøkkel til framtidig velferd og vekst i Norge. Regjeringen vil derfor opprettholde ordningen med tilskudd til bredbåndsutbygging.

Samfunnet blir stadig mer avhengig av elektronisk kommunikasjon og IKT-systemer. Endringer i teknologi og bruksmønstre har skapt et behov for økt sikkerhet og beredskap knyttet til nett og tjenester. I lys av samfunnets økte avhengighet av elektroniske kommunikasjonstjenester får bortfall av ekomtjenester bl.a. som følge av ekstremvær og teknisk eller menneskelig svikt, uakseptable konsekvenser. Det er behov for ytterligere tiltak for å redusere slik sårbarhet. Regjeringen foreslår med bakgrunn i dette å styrke telesikkerhet og beredskap med 15 mill. kr i dette budsjettforslaget.

Utviklingen i teknologi og tjenester i ekomsektoren skaper utfordringer for personvern, integritet og konfidensialitet. Disse utfordringene må håndteres på en god måte for brukerne, bl.a. i forbindelse med forvaltningen av fritak fra tilbyderens taushetsplikt etter at datalagringsdirektivet er kjent ugyldig. Elektronisk kommunikasjon rutes og lagres i økende grad på tvers av landegrensener og jurisdiksjoner. For å gi brukerne mulighet til å ta mer informerte valg knyttet til personvern, setter ekomloven nå krav til at tilbyderne skal opplyse brukerne dersom intern norsk kommunikasjon sendes via utlandet.

Utviklingen fører også til en rekke tekniske endringer og tilpasninger i nettene. Telenor Norge AS har varslet behov for på sikt å endre teknologi i fastnettet og erstatte dagens analoge tele-

foni med nye effektive løsninger. Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet følger prosessen tett for å sikre at brukerne får et tilbud som er like bra og sikkert som dagens telefonnett.

### Resultatrapportering 2013

Posten Norge AS har i løpet av de siste årene gjennomført flere tiltak av forretningsmessig karakter som er i tråd med de eierpolitiske rammene for selskapets virksomhet, jf. Meld. St. 18 (2011–2012) *Virksomheten til Posten Norge AS*. Et svært viktig tiltak er Postens satsing på lønnsomhetsforbedrende aktiviteter, som de siste årene har gitt en betydelig effektiviseringsgevinst. I tråd med Eiermeldingen foretok Posten i 2013 en videre omlegging av ekspedisjonsnettet og opprettet 91 nye Post i Butikk, mens 79 postkontor ble lagt ned. Ved slutten av 2014 vil Postens salgsnett bestå av over 3 000 servicepunkter, med 30 postkontorer, rundt 1 400 Post i Butikk og 1 600 landpostruter, samt et antall bedriftssentre. Kravet om å tilby grunnleggende banktjenester gjennom hele Postens ekspedisjonsnett gjelder fra 1. juli 2012 kun landpostnettet. Posten inngikk i 2013 avtale med DNB ASA på forretningsmessig grunnlag om å levere banktjenester i hele ekspedisjonsnettet.

I konsesjonen for Posten Norge AS for perioden 2013–2016 er det stilt krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være framme dagen etter innlevering, og 97 pst. skal være framme etter tre dager. Resultatene for 2013 viser at 86 pst. av slik brevpost kom fram over natten, mens 99,4 pst. var kommet fram etter tre dager.

Som et ledd i oppfølgingen av kravene i konsesjonen om framsendingskvalitet offentliggjøres

også regionale tall for dette. Utviklingen i 2013 viser at Posten fortsatt har utfordringer med å oppnå tilfredsstillende kvalitet i Nord-Norge. Dette skyldes bl.a. vanskelige værforhold som påvirker rutegående flytransport.

Mobiltelefonitjenester hadde en omsetning på om lag 15 mrd. kr i 2013, en nedgang på om lag 350 mill. kr fra 2012. I løpet av de tre siste årene har abonnementsinntekter økt og trafikkinntekter er redusert. Dette skyldes stor grad overgangen til abonnementer med fast pris der kundene får et visst antall ringeminutter og SMS og en viss datamengde inkludert i prisen. Antall mobilabonnement var i underkant av 5,9 mill. i 2013. Antall dedikerte abonnement for mobilt bredbånd var om lag 822 000. Antall dedikerte abonnement for mobilt bredbånd og antall mobilabonnement med datapakke økte samlet til om lag 1,5 mill. i 2013 fra i underkant av 1,4 mill. i 2012. Antall ordinære mobilabonnement som aktivt benyttes til mobildatatrafikk, økte i 2013 til 63 pst. av totalt antall mobiltelefonabonnement. Dette er en økning på mer enn fem prosentpoeng fra 2012.

I 2013 var om lag 77 pst. av den totale taletrafikken i norske nett fra mobiltelefon. Mobilnettene brukes også i svært stor grad til oppkobling mot internett. Den totale datatrafikken i mobilnett økte med 55 pst. fra 2012.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av flere systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd. De vanligste teknologiene er GSM, UMTS, CDMA og LTE. Kringkasterne i Norge er i full gang med overgangen fra analog (FM) til digital radio (DAB/DAB+). Dekningsgraden for de ulike nettene vises i Tabell 5.39.

Tabell 5.39 Dekningsgrad etter type nett

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil (GSM)	99,8	81,5
3G (UMTS)	94,9	42,4
3G (CDMA)	91,0	75,0
4G (LTE) <sup>1</sup>	>72	
Bredbånd over 4 Mbit/s/30 Mbit/s/100 Mbit/s <sup>2</sup>	99,8/75/69	
Digital-TV/digitalt mottak av NRK	98,0/100	
Digitalradio (DAB/DAB+)		
– Regionblokka (NRK)	99,5	
– Riksblokka	90,8	

<sup>1</sup> Dekningstall for 4G er omtrentlig på grunn av stor utbyggingsaktivitet

<sup>2</sup> For øvrig informasjon om bredbånddekning i Norge, se rapporten Bredbånddekning 2014, Nexia (2014), publisert på regjeringen.no

Telenor ASA, TeliaSonera Norge AS og Mobile Norway AS har lenge hatt tillatelser for drift av mobilnett i Norge. Disse tilbyderne har på kommersiell basis etablert egne mobilnett basert på teknologiene GSM og UMTS. Konkurransen i markedet og etterspørselen etter mobiltjenester har bidratt til en utbygging som ligger langt over de konsesjonskravene som ble fastsatt da nettene skulle etableres.

I dag har Telenor ASA, TeliaSonera Norge AS, ICE Norge AS og Mobile Norway AS tillatelser til å bygge ut mobilnett, og det tilbys mobile bredbåndstjenester basert på disse selskapenes nett. Disse oppgraderes stadig for å tilby høyere dataoverføringshastigheter og bedre dekning.

Det er lagt til rette for teknologinøytral bruk av GSM-frekvensbåndene omkring 900 og 1800 MHz. Innehaverne av rettigheter i båndet har mulighet til å benytte annen teknologi enn GSM for å tilby mobile bredbåndstjenester. Bruk av annen teknologi enn GSM i disse frekvensbåndene gir forbedret dekning for mobile bredbåndstjenester. Spesielt gjør båndet rundt 900 MHz det billigere for tilbyderne å utvide sin dekning for mobilt bredbånd.

Utbyggingen av høyhastighets mobilt bredbånd basert på teknologien LTE har for alvor skutt fart i 2014 etter at frekvensene i 800 MHz-båndet har blitt tatt i bruk. Frekvensene ble tildelt i en auksjon i desember 2013, sammen med frekvenser i 900 MHz- og 1800 MHz-båndet. Både TeliaSonera og Telenor har tidligere tilbudt mobile bredbåndstjenester i frekvensbåndene

omkring 1800 MHz og 2,6 GHz basert på teknologien LTE. Resultatet etter auksjonen er at også ICE Norge AS har tillatelser i 800-, 900- og 1800-båndet. Det er ventet at dekningen for LTE etter hvert vil nærme seg dekningen for GSM, særlig gjennom bruken av 800 MHz, både som et resultat av konkurransen i markedet og etter at det ble fastsatt dekningsforpliktelser i 800 MHz-båndet. TeliaSonera kjøpte den såkalte dekningsblokken i auksjonen og forplikter seg dermed til å tilby mobil bredbånddekning til 98 pst. av befolkningen senest innen utgangen av 2018.

Norge har tilnærmet full dekning for grunnleggende bredbånd. Utbyggingen av bredbånd med høy kapasitet pågår for fullt. Men det er fremdeles store geografiske forskjeller i tilbudet av bredbånd med de høyeste kapasitetene. Kapasitetsbehovet hos bredbåndsbbrukere er stadig økende. Samtidig har de fleste husholdninger og virksomheter tilbud om bredbånd med langt høyere kapasitet enn de abonnerer på.

Ved utgangen av 2013 var det mer enn 1,9 mill. faste bredbåndsabonnement for bedrifter og i privatmarkedet, en samlet økning på om lag 62 000 fra 2012. Privatmarkedet står for 93 pst. av abonnementene. Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber og kabel-TV-nett i privatmarkedet er nå større enn antall bredbåndsakssesser over telefonlinjer. Ved utgangen av 2013 fordelte abonnementene i privatmarkedet seg med om lag 39 pst. på telefonlinjer (xDSL), 33 pst. på kabel-TV-tilknytninger og om lag 26 pst. på fibertilknytninger.

Utbyggingen av et bakkebasert digitalradionett med DAB/DAB+ teknologien pågår for fullt i Norge. Post- og teletilsynet har så langt tildelt tre landsdekkende frekvensblokker for digital radio; Regionblokk, Riksblokk (Riksblokk I) og Riksblokk II. I tillegg har Post- og teletilsynet tildelt frekvensblokker til noen lokalradioregioner med varighet ut 2016. I forbindelse med overgangen fra analog (FM) til digital radio (DAB/DAB+) skal Post- og teletilsynet i tida framover bl.a. verifisere om dekningskravene som ble satt av Stortinget for å kunne slukke FM er innfridd. Tilsynet skal også tildele nye frekvenstillatelser til digital lokalradio som gjelder fra 2017.

Post- og teletilsynet 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, gjøre nødvendige tiltak og foreslå kostnadseffektive tiltak dersom det er nødvendig.

I 2013 og 2014 har Post- og teletilsynet arbeidet videre med tiltak som følge av ulike hendelser som uvær, flom, tekniske utfall, menneskelige feil mv. De prioriterte tiltakene i 2013 rettet mot mobilnett og -tjenester var bl.a. forskrift om prioritet i mobilnett, styrking av beredskapslager, tiltak for å styrke reservestromkapasiteten i mobilnettene og krav om konfidensialitetsbeskyttelse i GSM-nettene. De konkrete påleggene tilsynet gjorde knyttet til GSM-sikkerhet i 2013 har ført til en betydelig styrking av sikkerheten i disse nettene. I tillegg prioriteres det generelle arbeidet med å styrke hendeshåndteringen i sektoren.

For å styrke den generelle sambandsinfrastrukturen ga Post- og teletilsynet i 2013 tilskudd til innkjøp av reservemateriell til tilbydernes beredskapslagre.

For å styrke krisehåndteringen i sektoren, og for å bedre samhandlingen med øvrige beredskapsaktører, plikter ekomtilbyderne etter regelverket å delta på beredskapsøvelser som arrangeres av myndigheten. I 2013 deltok en rekke tilbydere på den nasjonale samøvelsen Øvelse Østland. Post- og teletilsynet har i tillegg utviklet et kartbasert system for felles situasjonsoversikt over hendelser i ekomnett og -tjenester, som skal testes og evalueres i 2014.

### Mål og prioriteringer

I Meld. St. 18/Innst. 362 S (2011–2012) er rammene for statens eierskap til Posten Norge AS lagt. Bl.a. åpnes det for at Posten skal kunne

omdanne inntil 149 postkontorer til Post i Butikk. Antall ekspedisjonssteder med et fullstendig tjenestetilbud (postkontor og Post i Butikk) skal opprettholdes på 2011-nivå. Samferdselsdepartementet følger opp Postens gjennomføring av omstillingsprosessen, som ventes å være ferdig i 2014. Videre legger departementet vekt på å følge opp konsernets lønnsomhet knyttet til økonomisk satsing utenfor dets kjernevirksomhet.

Gjennom konsesjonskravene er Posten Norge AS pålagt å sørge for effektiv formidling av leveringspliktige posttjenester i hele Norge til rimelige priser og av god kvalitet. Post- og teletilsynet fører tilsyn med Postens etterlevelse av konsesjonen.

Det er en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av tjenester og konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Post- og teletilsynet skal i 2015 fortsatt følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak i de ulike markedene.

Satsing på IKT og bredbånd er en nøkkel til framtidig velferd og vekst i Norge. Regjeringen vil videreføre en markedsbasert teknologinøytral bredbåndspolitikk og arbeide for mest mulig kostnadseffektive føringsveger slik at det blir lønnsomt å bygge ut bredbånd. Det legges til rette for bærekraftig konkurranse i bredbåndsmarkedene.

Departementet vil i 2015 fortsatt prioritere tiltak som har som mål å bidra til størst mulig grad av markedsbasert utbygging av bredbånd med tilstrekkelig god kapasitet. I områder uten et grunnleggende godt bredbåndstilbud vil staten fortsatt bidra med tilskudd til utbygging av bredbånd.

Post- og teletilsynet vil i sitt arbeid med frekvensforvaltningen, bl.a. ved tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjonstjenester, legge vekt på en teknologinøytral og fleksibel forvaltning for å imøtekomme markedsaktørenes behov for ressurser, og gjennom det legge til rette for å utvikle nye, framtidrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet. Særlig viktig blir oppfølgingen av tildelte frekvenser i 800 MHz-, 900 MHz- og 1800 MHz-båndene, og av tildelte frekvensblokker for digital radio (DAB/DAB+). Spesielt skal Post- og teletilsynet føre tilsyn med at dekningskravene for bruk av 800 MHz-båndet etterlevs. TeliaSonera skal rapportere til Post- og teletilsynet om utbyggingen av mobilt bredbånd med en kapasitet på 2 Mbps. Senest innen utgangen av 2018 skal TeliaSonera dekke 98 pst. av befolkningen. Post- og teletilsynet skal også innen 1.mars 2015 verifisere om dekningskravene i forbindelse med slukking av FM-nettet er oppnådd.

Forskrift om klassifisering og sikring av anlegg i elektroniske kommunikasjonsnett (klassifiseringsforskriften) trådte i kraft 1. januar 2013, mens de konkrete dokumentasjons- og sikringskravene skulle være oppfylt innen 1. juli 2014. Forskriften er et viktig bidrag til økt systematikk i sikkerhetsarbeidet samtidig som den styrker myndighetens etterprøvingsevne. Post- og teletilsynet vil fortsette arbeidet med å tydeliggjøre og skjerpe kravene til robusthet i ekomnettene.

Funnene fra sårbarhetsanalyse av mobilnettene og kost-/nyttevurdering av tiltak i sambandsinfrastrukturen har vært viktige for innrettingen av tilsynets tiltak de senere årene. Dette følges opp videre gjennom tiltak for å forebygge utfall og brudd i kommunikasjonen. Ekomtilbydernes evne til å samarbeide seg imellom og med myndighetene for å håndtere kritiske situasjoner bedres gjennom øvelser. Gjennom å etablere et eget beredskapsforum for ekomtilbydere, tar Post- og teletilsynet sikte på både å kunne gi ekomtilbydernes representanter i fylkesberedskapsrådene bedre støtte og styrke arbeidet med felles beredskapsutfordringer for sektoren.

Å ivareta konfidensialitet, integritet og personvern 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. Post- og teletilsynet legger til rette for møteplasser og prosesser mellom aktuelle tjenester og tilbydere. Videre har tilsynet styrket arbeidet knyttet til regelverksveiledning for tilbyderne på sikkerhets- og beredskapsområdet. Arbeidet har hatt god effekt og prioriteres også i 2015.

Prioritet i mobilnettene ble innført fra 1. juli 2014. Post- og teletilsynet har i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap arbeidet for å gjøre ordningen kjent blant aktuelle brukere. Dette arbeidet vil bli fulgt opp i 2015. Erfaring med ordningen vil gjøre det mulig å til-

passe framtidige funksjonelle krav til endrede behov.

I samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og fylkesmennene er det i 2014 utpekt ett område i hver av landets kommuner som er særlig viktig for lokal krisehåndtering. Post- og teletilsynet har, i samarbeid med ekomtilbyderne, startet opp programmet *Forsterket ekom* for basestasjoner som betjener de utvalgte områdene. Basestasjonene vil bli forsterket både med utvidet reservestromkapasitet (tre døgn) og alternative transmisjonsløsninger for å sikre vedvarende tilgjengelighet til mobile ekomtjenester ved langvarig strømutfall. Det videre arbeidet med *Forsterket ekom* vurderes som særskilt viktig for å understøtte en bedre lokal og regional krisehåndteringsevne, og vil bli prioritert i tiden som kommer.

Det er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre internettsikkerhet og -stabilitet, herunder sikring av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser. Post- og teletilsynet skal arbeide videre med dette i 2015.

EU reviderte lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon høsten 2009. Dette ble delvis gjennomført i norsk rett med virkning fra 1. juli 2013, jf. Prop. 69 L (2012–2013) *Endringer i ekomloven*. EFTA/EØS-landene arbeider fortsatt med å oppnå nødvendig tilpasningstekst for deltakelse i det nye EU-organet BEREC som ble opprettet etter revisjonen i 2009.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en lovproposisjon om endringer i ekomloven som gjennomfører resterende endringer fra 2009 så snart forholdet til BEREC er avgjort. EU-kommisjonen varslet utkast til ny forordning i september 2013 om virkemidler for å fullføre det europeiske fellesmarkedet for elektronisk kommunikasjon. Forordningen kan få stor betydning for ekomreguleringen. Forordningen bør gjennomføres og følges opp i 2015.

## Nærmere om budsjettforslaget

### Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
70	Kjøp av post- og banktjenester	479 700	270 000	418 000
	Sum kap. 1370	479 700	270 000	418 000

### Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Posten Norge AS er pålagt å utføre leveringspliktige post- og banktjenester, som delvis kan være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Stortinget la ved behandlingen av Meld. St. 18/Innst. 362 S (2011–2012) til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert.

I samsvar med opplegget med en etterregningsmodell for kjøpsordningen ble det i 2013 foretatt en etterregning av det reelle behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2012, jf. Prop. 21 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet*

2014 under Samferdselsdepartementet og Innst. 88 S (2013–2014). Posten fikk etterbetalt 126,7 mill. kr.

Departementet vil komme tilbake til etterregningen for 2013 i forbindelse med nysalderingen av budsjettet for 2014.

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2015 bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning.

For 2015 foreslås det å bevilge 418 mill. kr til statlig kjøp. Endelig behov for 2015 vil bli avklart i tråd med etterregningsmodellen. Tabell 5.40 viser fordelingen av beregningen.

Tabell 5.40 Beregning av behovet for statlig kjøp

	(i mill. kr)
Merkostnader posttjenester	561
Grunnleggende banktjenester i landpostnettet	33
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	594
– Enerettsoverskudd	176
Statlig kjøp	418

Volumet i brevtrafikken har falt sterkt de siste årene. Dette skyldes generelt lavere aktivitetsnivå, og fordi kundene går over til rimeligere alternativer som elektronisk post, eFaktura o.l. Samtidig har Posten gjennom flere år gjennomført en betydelig effektivisering.

De synkende brev volumene innebærer at Posten må fortsette effektiviseringsarbeidet i årene framover. I tillegg vil det være nødvendig å vur-

dere endringer i leveringsforpliktelsens omfang m.m. for å begrense økningen i statlig kjøp av ulønnsomme tjenester. Regjeringen kommer tilbake til dette i forbindelse med forslag til ny postlov.

Tabell 5.41 viser de ulønnsomme tjenester som Posten har lagt til grunn inngår i beregningen.

Tabell 5.41 Ulønnsomme tjenester som inngår i de leveringspliktige tjenestene

	(i mill. kr)
Lørdagsomdeling for 100 pst. av husstandene	403
3 omdelingsdager for 5 pst. av husstandene	147
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	11
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	561
Grunnleggende banktjenester i landpostnettet	33
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester	594



**Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
85	Utbytte	253 500	217 000	200 000
	Sum kap. 5618	253 500	217 000	200 000

**Post 85 Utbytte**

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer et forventet utbytte på 50 pst. av konsernoverskuddet etter skatt. For regnskapsåret 2013 ble det i 2014 tatt ut et utbytte på 256 mill. kr fra Posten, jf. Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbe-*

*vilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014 og Innst. 260 S (2013–2014).*

I tråd med gjeldende utbyttepolitikk foreslås det budsjettert med et utbytte fra Posten på 200 mill. kr i 2015. Endelig utbytte fastsettes på selskapets generalforsamling.

**Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Driftsutgifter	158 332	160 400 <sup>1</sup>	162 668
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	11 047	12 300	10 420
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	33 832	58 900	75 844
71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>		50 000	50 000
	Sum kap. 1380	203 211	281 600	298 932

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen på post 01 økt med 4,4 mill. kr.

**Post 01 Driftsutgifter**

Det foreslås bevilget 162,7 mill. kr. I bevilgningen er merverdiavgift trukket ut.

Post- og teletilsynets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon og føre kontroll med at regelverket etterleves. Tilsynet bistår Samferdselsdepartementet med å utarbeide lov- og forskriftsutkast på post- og ekomområdet. Det treffer enkeltvedtak om markedsregulering og forvalter radiofrekvens-, navn- og nummerressurser. Videre forestår tilsynet markedskontroll av radio- og terminalutstyr og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekommar-

kedet. Tilsynet representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekomområdet. Post- og teletilsynets virksomhet er i all hovedsak gebyrfinansiert.

Flere av tilsynets kjerneoppgaver er i vekst. Dette gjelder områder som sikkerhet og beredskap, markedsregulering og forpliktelser i forbindelse med etablering av GAC-sekretariatet (Governmental Advisory Committee). Arbeidet med å implementere tredje postdirektiv og ny postlov forutsetter også økt ressursbruk. Det er derfor behov for å tilpasse ressursbruken til nåværende og framtidige utfordringer.

Pr 1. mars 2014 hadde Post- og teletilsynet 150 tilsatte.

### **Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold**

Det foreslås bevilget 10,4 mill. kr. I bevilgningen er merverdiavgift trukket ut.

Bevilgningen skal dekke nødvendig oppgradering av IT-baserte fagsystemer, etablere krise-/beredskapsrom, kjøpe utstyr til frekvenskontrollen og revidere kostnadsmodell LRIC-fastnettskatt. Videre er det behov for investeringer knyttet til å etablere sikre kommunikasjonsløsninger og videreutvikle portalen nettutfall.no, som gir et operativt situasjonsbilde ved utfall i ekomnettene.

### **Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap**

Regjeringen foreslår å styrke arbeidet med telesikkerhet og –beredskap med 15 mill. kr. Samlet foreslås det bevilget 75,8 mill. kr.

Tilskuddet vil styrke robustheten og beredskapsvevnet i ekomnettene.

Post- og teletilsynet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og -tjenester om tiltak utover hva som kan pålegges tilbyderne med hjemmel i ekomloven uten kompensasjon fra staten.

I henhold til avtalene skal tildelte midler benyttes til administrative og organisatoriske beredskapstiltak, lagring og vedlikehold av transportabelt beredskapsutstyr, samt til investeringer i ekominfrastruktur og beredskapsmateriell. Tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative framføringsveger og bedre håndtering av bortfall av elektronisk kommunikasjon. I tillegg dekkes tilbyderens merkostnader til særskilte lov-pålagte oppgaver.

Mer ekstremvær og ikke minst økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon gjør at det er behov for å styrke beredskapsvevnet og øke robustheten i ekomnettene ytterligere. Økningen i bevilgningen setter Post- og teletilsynet i stand til å inngå nye avtaler med ekomtilbydere om dette. Midlene skal bl.a. brukes til å sikre viktige elementer i det nasjonale transportnettet for elektro-

nisk 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. Flere tilfeller de siste årene viser økt behov for styrket beredskap. Regjeringen mener derfor at en slik satsing er påkrevd.

Bevilgningen inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

### **Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging**

Regjeringen mener det er viktig fortsatt å bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ennå ikke er kommersielt grunnlag for investeringer. På denne bakgrunn foreslås ordningen videreført i 2015 med 50 mill. kr.

I 2008 ble det etablert en ordning over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett som kan brukes til å støtte bredbåndsutbygging i områder som ikke dekkes av kommersiell utbygging. Fra 2014 ble midler til dette formålet bevilget både over Kommunal- og moderniseringsdepartementets og Samferdselsdepartementets budsjett, til sammen 160 mill. kr. Tilskuddsordningen administreres av Post- og teletilsynet i samarbeid med fylkeskommunene.

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 og bedre mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer tilfredsstillende. Tilskuddet er tenkt videreført fram til alle husstander har tilbud om bredbånd med grunnleggende god kvalitet.

Kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler til bredbåndsprosjekter. Kommunene må søke gjennom fylkeskommunene. Post- og teletilsynet vil i samarbeid med fylkeskommunene vurdere søknadene og tildele midler til det enkelte prosjekt etter nærmere fastsatte kriterier.

Bevilgningen inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

**Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2013	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015
01	Diverse gebyrer	141 495	152 700	161 731
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	6		
16	Refusjon av foreldrepenger	1 474		
17	Refusjon lærlinger	38		
18	Refusjon av sykepenger	1 469		
51	Fra reguleringsfondet	14 443	10 000	10 000
	Sum kap. 4380	158 925	162 700	171 731

Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen på post 01, økt med 4,4 mill. kr.

**Post 01 Diverse gebyr**

Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekt ved gebyrinntekter. Refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kr, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. Videre er de to tilskuddsordningene på kap. 1380 forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen. For å oppfylle kravet om selvfinansiering forutsettes det å budsjettere med midler over post 51 Fra reguleringsfondet, noe som er i tråd med opplegget for en gradvis nedtrapping av reguleringsfondet.

Det er budsjettert med 161,7 mill. kr i gebyrinntekter. I tillegg til å dekke Post- og teletilsynets utgifter over kap. 1380, postene 01 og 45, skal inntektene også dekke merverdiavgift som fra 2015 belastes sentralt på kap. 1633 Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift, post 01 Driftsutgifter.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2015 antas avgiftene tilknyttet ordningen å være 26 mill. kr. Beløpet føres på Finansdepartementets kap. 5583 Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser, post

70 Avgift på frekvenser mv. Gebyr som gjelder de administrative kostnadene ved ordningen og som er budsjettert til 2,2 mill. kr, inntektsføres på samme måte som de øvrige gebyrene på kap. 4380, post 01.

**Post 51 Fra reguleringsfondet**

Reguleringsfondet består av gebyrinntekter fra tidligere år som ikke har vært nødvendige for å finansiere de årlige utgiftene. Fondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner, slik at kravet til selvfinansiering av tilsynets kostnader kan dekkes uten store gebyrendringer fra år til år. Det ble overført 14,4 mill. kr fra fondet pr. 31. desember 2013, slik at saldoen pr. 1. januar 2014 var 31,2 mill. kr.

Størrelsen på fondet skal gradvis trappes ned til om lag 8–10 mill. kr, jf. omtale i St.prp. nr. 24 *Om endringer i statsbudsjettet for 2008 mv. under Samferdselsdepartementet* (2008–2009). For 2015 budsjetteres det med 10 mill. kr i inntekter/overføring fra reguleringsfondet.

## Programkategori 13.70 Rammeoverføringer til kommunesektoren mv.

I kommuneproposisjonen for 2015 ble det lagt fram en ny kostnadsnøkkel for fylkeskommunene. Det ble varslet at det skulle arbeides videre med sektornøkkelen for båt og ferje fram mot statsbudsjettet for 2015. I samarbeid med KS har Kommunal- og moderniseringsdepartementet samlet inn et større datamateriale fra fylkeskommunene, med oversikt over samband, fartøy, frekvens og lengden på rutenettet. Datamaterialet må kvalitetssikres grundigere. I tillegg ønsker Kommunal- og moderniseringsdepartementet i samråd med Samferdselsdepartementet å se på ytterligere endringer i kostnadsnøkkelen for båt og ferje i sammenheng med Stortingets ønske om å vurdere en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer innenfor inntektssystemet. Det vises til Innst. 300 S (2013–2014) til Prop. 95 S (2013–2014) *Kommuneproposisjonen 2015*. Kostnadsnøkkelen for båt og ferje holdes derfor uendret fra forslaget i denne proposisjonen. Regjeringen vil i kommuneproposisjonen 2016 komme med en vurdering av en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer og forslag til delkostnadsnøkkel for båt og ferje.

Det vises til Prop. 95 S (2013–2014) og Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2014–2015) fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte) for en nærmere omtale av kostnadsnøkkelen for fylkeskommunene.

Flere tilskuddsordninger over Samferdselsdepartementets budsjett er rettet mot fylkeskommunene. For omtale av rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, tilskudd til skredsikring på fylkesveger og belønningsordning for bygging av sykkelveger vises det til programkategori 21.30 Vegformål.

For omtale av tilskuddsordning for lokal kollektivtransport vises det til programkategori 21.40 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

I budsjettet for 2014 ble rammetilskuddet til fylkeskommunene styrket med 780 mill. kr, som kan nyttes til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Regjeringen foreslår at ordningen videreføres og trappes opp med 200 mill. kr. Økningen inngår i veksten i fylkeskommunenes frie inntekter. Midlene fordeles mellom fylkeskommunene ut fra kartlagt forfall i den enkelte fylkeskommune. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til

Prop. 1 S (2014–2015) Kommunal- og moderniseringsdepartementet, (Grønt hefte).

Fylkeskommunene påføres merutgifter når forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler for fylkesveg og kommunal veg i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) iverksettes. Nasjonale føringer som fører til merutgifter vil bli kompensert. Kompensasjonen for 2015 er på 272 mill. kr. Oppfylging av kravene i forskriften skal utføres etter en tidsplan og skal være fullført innen utgangen av 2019. Merutgiftene for å oppfylle kravene i forskriften vil variere fra fylke til fylke både på grunn av variasjon i antall tunneler og fordi noen tunneler allerede oppfyller kravene. Det er derfor foretatt en fylkesfordeling av kompensasjon for merutgiftene fordelt på samlet lengde tunneløp i aktuelle fylker som krever sikkerhetstiltak etter forskriften. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2014–2015) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

I Prop. 1 S (2013–2014) fra Samferdselsdepartementet ble det opplyst at riksvegferjesambandet Volda-Folkestad i Møre og Romsdal ble omklassifisert til fylkesvegferjesamband i 2013. Departementet har besluttet at sambandet skal videreføres som riksvegferjesamband også etter åpningen av E39 Hjartåberga.

Fra og med 2015 vil ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester på Bratsbergbanen opphøre. I 2015 vil det ved fastsettelsen av skjønnsrammen til Telemark fylkeskommune bli gitt noe kompensasjon for merkostnader på grunn av dette. For nærmere informasjon vises det til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2014–2015) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

De nye retningslinjene for regionalstøtte i EØS-området viderefører muligheten til å benytte differensiert arbeidsgiveravgift i landsdeler med svært lav befolkningstetthet. Sektorunntak i den differensierte arbeidsgiveravgiften innebærer at foretak knyttet til bl.a. transportaktiviteter må betale ordinær arbeidsgiveravgift på 14,1 pst. På denne bakgrunn foreslo regjeringen endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift og tilhørende forslag om kompenserende tiltak i

Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompensierende tiltak)*, jf. Innst. 311 S (2013–2014). Kompenserende tiltak for veg, jernbane og kyst er omtalt under programkategoriene 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål og 21.60 Kystforvaltning.

Der det er inngått avtaler med det offentlige om kjøp av transporttjenester, vil merkostnader for transportselskapene som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift kunne veltes over i økte kostnader for stat og fylkeskommuner. Basert på innspill fra fylkeskommunene anslår regjeringen at fylkeskommunene vil få økte kostnader på i størrelsesorden 136 mill. kr i 2015. Det er da tatt hensyn til at transportselskapene fylkeskommunene kjøper transporttjenester fra kan få bagatellmessig støtte. Fylkeskommunene kompenseres gjennom skjønnskuddet som inngår i de frie inntektene.

#### Lokal kollektivtransport og fylkesveger

Tabell 5.42 gir en oversikt over fylkeskommunenes netto driftsutgifter for rutedrift og fylkesveger i 2013. Disse driftsutgiftene inngår i Kommunal- og regionaldepartementets beregninger av fylkeskommunenes utgiftsbehov. I tillegg gis det en oversikt over fylkeskommunenes brutto investeringsutgifter til fylkesveger. Brutto investeringsutgifter inkluderer som regel bruk av bompenger.

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. De fylkeskommunale utgiftene til rutedrift utgjorde om lag 11,3 mrd. kr i 2013. Utgiftene til fylkesveger var om lag 14,6 mrd. kr.

Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Tabell 5.42 Fylkeskommunenes utgifter i 2013 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift <sup>1</sup>	Fylkesveg driftsutgifter <sup>2</sup>	Fylkesveg investeringsutgifter <sup>3</sup>	Sum
Østfold	273 036	215 077	134 054	622 167
Akershus	873 676	440 974	447 786	1 762 436
Oslo	1 808 381	91 565	85	1 900 031
Hedmark	301 571	302 498	230 609	834 678
Oppland	338 523	359 452	612 569	1 310 544
Buskerud	309 498	339 468	365 159	1 014 125
Vestfold	230 846	220 028	93 441	544 315
Telemark	218 456	254 428	122 311	595 195
Aust-Agder	185 527	148 691	70 926	405 144
Vest-Agder	281 336	255 069	360 239	896 644
Rogaland	775 042	465 192	782 623	2 022 857
Hordaland	1 424 204	537 547	1 443 605	3 405 356
Sogn og Fjordane	483 926	416 746	610 745	1 511 417
Møre og Romsdal	758 813	547 176	436 264	1 742 253
Sør-Trøndelag	781 033	387 543	588 795	1 757 371
Nord-Trøndelag	320 276	346 173	357 973	1 024 422
Nordland	1 019 975	469 930	1 009 795	2 499 700
Troms	636 816	472 842	280 059	1 389 717
Finnmark	274 987	209 604	189 518	674 109
Sum	11 295 922	6 480 003	8 136 556	25 912 481

<sup>1</sup> Omfatter netto driftsutgifter for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

<sup>2</sup> Omfatter netto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

<sup>3</sup> Omfatter brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge KOSTRA var det i 2013 om lag 110 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede. Samferdselsdepartementet yter tilskudd til forsøk med forbedret TT-tilbud (tilrettelagt transport) til brukere med særlige behov, jf. omtale under programkategori 21.40.

Fylkesvegnettet økte fra om lag 27 000 km til om lag 44 000 km i 2010 (ekskl. gang- sykkelveger) som følge av forvaltningsreformen. Veglengdene for 2014 i Tabell 5.43 omfatter imidlertid 2 044 km gang- sykkelveger. Ved beregning av andel av det offentlige vegnettet og andel med fast dekke for 2014 i tabellen inngår også gang- og sykkelveger.

Tabell 5.43 Sentrale data på fylkesvegnettet

Fylkeskommune	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
	31.12.09	1.1.14	31.12.09	1.1.14	31.12.09	1.1.14	31.12.09	1.1.14
Østfold	1 003	1 811	27	43	78	89	57	78
Akershus	1 127	2 042	24	36	91	96	65	78
Oslo <sup>1</sup>	0	0						
Hedmark	2 534	3 924	38	55	64	78	51	71
Oppland	2 074	3 111	37	51	83	88	59	72
Buskerud	1 182	1 889	29	40	98	99	79	89
Vestfold	699	1 329	26	42	100	100	74	81
Telemark	1 099	1 945	27	44	89	94	44	65
Aust-Agder	990	1 568	33	49	85	91	80	87
Vest-Agder	1 311	2 171	33	50	66	80	62	75
Rogaland	1 823	2 665	30	37	97	99	76	84
Hordaland	1 750	3 097	26	41	100	100	68	81
Sogn og Fjordane	1 443	2 642	27	48	100	100	74	86
Møre og Romsdal	1 762	3 256	28	45	93	100	41	77
Sør-Trøndelag	1 784	3 120	34	53	68	84	57	72
Nord-Trøndelag	1 769	3 126	33	55	47	78	59	81
Nordland	2 569	4 208	29	45	79	90	71	80
Troms	1 728	2 991	32	53	78	89	41	58
Finnmark	626	1 491	15	34	100	99	93	97
Sum	27 273	46 386	29	45	82	91	62	79

<sup>1</sup> Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2015 til grunn et normert fylkesvegnett på 313 km.

De fleste fylkeskommunene hadde alt før forvaltningsreformen fast dekke på hele eller store deler av vegnettet. For enkelte fylkeskommuner har andelen fast dekke likevel økt betydelig etter forvaltningsreformen. Også andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast har økt betydelig.

Statlige midler til fylkeskommunene og Oslo kommune i tilknytning til det nye ansvaret i forbindelse med forvaltningsreformen har hittil blitt fordelt særskilt. Fra 2015 fordeles disse midlene etter kostnadsnøklerne i inntektssystemet.

*Del III*  
*Omtale av viktige oppfølgingsområde*





## 6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

### 6.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017

Samferdselspolitikken til regjeringa er forankra i Sundvolden-erklæringa. Regjeringa har i den politiske plattformen lagt til grunn at satsinga på utbygging av veg og kollektivtransport blir auka utover Nasjonal transportplan 2014–2023. Regjeringa starta arbeidet med å auke løyvingane i budsjettet for 2014 og held fram med å trappe opp løyvingane i budsjettforslaget for 2015. Betre forvaltning av transportinfrastrukturen gjennom auka drift og vedlikehald, og ein betydeleg vekst i investeringar på veg, jernbane og sjøtransportområdet gjer at regjeringa vil klare å gjennomføre investeringar utover rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023 i første del av planperioden.

Tabell 6.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017, der det på vanleg måte er nytta gjennomsnittleg årleg ramme for fireårsperioden som referanse. I tillegg til prosentvis oppfølging etter to år, viser tabellen avstanden til gjennomsnittleg årleg ramme i mill. kroner i høvesvis 2014 og 2015. Alle samanlikningar er baserte på faste 2015-prisar.

I forslaget til statsbudsjett for 2015 følgjer regjeringa opp Nasjonal transportplan 2014–2023 med ei raskare opptrapping av løyvingane til transportinfrastruktur enn det ble lagt opp til da rammene blei vedtekne. Forslaget for 2015 er 435,9 mill. kr høgare enn gjennomsnittleg årleg ramme. Løyvingane i 2014 var til samanlikning nærmare 3 mrd. kr lågare enn gjennomsnittsramma.

Med opptrapping av løyvingane og ulike behov og prioriteringar i dei einsskilde åra, er det naturleg at oppfølginga av Nasjonal transportplan vil vere ulik på kapittel og postar etter to år, og at løyvingane dei to første åra ikkje blir lik halve planramma for fireårsperioden. Med budsjettforslaget er oppfølginga av Nasjonal transportplan i perioden 2014–2017 for veg, sjø og jernbane samla på 47,7 mrd. kr. Dette tilsvarar ei oppfølging etter to år på 48,7 pst.

Forslaget i 2015 er 3,4 mrd. kr høgare enn løyvinga i 2014. Samla løyvingsnivå for perioden 2014–2017 i tråd med rammene som blei varsla i Nasjonal transportplan 2014–2023, tilseier løyvingar som i årleg gjennomsnitt er om lag 780 mill. kr høgare i åra 2016 og 2017 enn i forslaget for 2015.

Tabell 6.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan i 2014–2017 (mill. 2015-kr)

Kap.	Nemning	Gj.snitt pr. år NTP 2014–2017	Løyving 2014	Forslag 2015	Differanse mot NTP- snitt i 2014	Differanse mot NTP- snitt i 2015	Oppfølging NTP etter to år i pst.
1320	Statens vegvesen	27 729,3	24 604,3	26 437,1	-3 125,1	-1 292,2	46,0
	Rammetilskudd fylkesveger	733,4	805,0	1 277,0	71,5	543,5	71,0
	Veg (inkl. fylkesveger)	28 462,7	25 409,3	27 714,1	-3 053,6	-748,7	46,7
1350	Jernbaneverket	16 206,0	16 553,7	17 553,4	347,6	1 347,4	52,6
1330	Belønningsordningen for betre kollektivtransport mv. i byområda	975,6	1 042,6	975,6	67,1	0,0	51,7
1330	Særskilt tilskott til Førnebubanen	-	-	25,0			
1360	Kystverket <sup>1 2</sup>	1 552,2	1 246,8	1 389,4	-305,4	-162,8	42,5
	<i>Sum</i>	<i>47 196,5</i>	<i>44 252,8</i>	<i>47 657,5</i>	<i>-2 944,3</i>	<i>435,9</i>	<i>48,7</i>

<sup>1</sup> Ramma for perioden 2014–2017 og løyving 2014 er justert for effekten av nettoføring av meirverdiavgift for Kystverket.

<sup>2</sup> NTP-ramma til kystformål er ikkje identisk med forslaget til løyving til Kystverket i 2015.

Budsjettframlegget inneheld ei rad forslag til tiltak som vil styrke satsinga på riksveggar på kort og lengre sikt. I første året av planperioden 2014–2017 var oppfølginga av ramma til vegformål under Statens vegvesen 3,1 mrd. kr lågare enn gjennomsnittet av ramma til Nasjonal transportplan. Regjeringa foreslår å løyve 26,4 mrd. kr til oppfølging av Nasjonal transportplan i 2015. Forslaget inneber ei oppfølging på 46 pst., som er i samsvar med ei gradvis oppfølging av rammene. Regjeringa vil prioritere midlar til vedlikehald på riksvegnettet slik at veksten i forfallet samla blir stansa allereie i 2015. I tillegg er det sett av betydelege midlar til fornying som gjer at vedlikehalds- etterslepet blir redusert for første gang på fleire tiår. Oppfølginga etter to år av planperioden for drift og vedlikehald er på 50,9 pst. Med budsjettforslaget vil alle prosjekta som i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2014–2023 er føresett starta opp i 2015, få startløyving.

Fylkesvegane er ei av regjeringa sine hovudprioriteringar. Fylkeskommunane har ansvaret for fylkesvegane, og midlar blir løyvde gjennom rammetilskottet. I 2013 viser rekneskapstal at fylkeskommunanes netto driftsutgifter til fylkesveg var på 17,8 mrd. kr. Nasjonal transportplan 2014–2023 la opp til å styrke rammetilskottet for å ta igjen etterslep i vedlikehald på fylkesvegnettet. I tillegg har regjeringa vidareført ordninga med rentekompensasjon, som ble foreslått avvikla i Nasjonal transportplan 2014–2023. Regjeringa foreslår å løyve nærmare 1,3 mrd. kr til å ruste opp fylkesveggar og til tunneltryggleik på fylkesvegane i 2015. Midlane blir løyvd over Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt budsjett, men inngår i rammene i Nasjonal transportplan 2014–2023, som med forslaget er følgt opp med 71 pst. etter to år. Vidare er det er over Statens vegvesen sitt budsjett foreslått å løyve 580,4 mill. kr til skredsikring på fylkesvegnettet. Låneramma til ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane er foreslått utvida frå 2 mrd. kr til 3 mrd. kr. Rentekompensasjonen vil vere på i alt 221,5 mill. kr i 2015. Samla sett gir forslaget fylkeskommunane moglegheit til ei vesentleg opprusting av fylkesvegnettet. Saman med belønningordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda, som blir vidareført med 975 mill. kr, kan lokale styresmakter i større grad enn tidlegare sjå ansvarsområda som dei har ansvar for på transportområdet i samanheng.

Regjeringa følgjer opp punktet i Sundvolden-erklæringa om forpliktande finansiering av viktige kollektivtransportløyvingar i dei største byane

med å foreslå ei løyving på 25 mill. kr i statleg tilskott til planlegging av Fornebu-banen.

Regjeringa foreslår å løyve 3,1 mrd. kr for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follo-banen). Dette tilsvarar om lag gjennomsnittet av ramma som er sett av til dette prosjektet i perioden 2014–2017, og utgjør samstundes hovuddelen av auken i løyvinga til Jernbaneverket. Løyvingane til drift og vedlikehald er auka mykje dei seinare åra. Det høge nivået på innsatsen til drift og vedlikehald er oppretthalde. Samla er forslaget til løyvingar til investeringar og drift og vedlikehald av jernbanen over 1,3 mrd. kr meir enn gjennomsnittleg ramme for 2015, med ei oppfølging etter to år på 52,6 pst.

Budsjettframlegget til Samferdselsdepartementet inkluderer for første gong løyvingane til sjøtransportformål. Til dei områda som inngår i den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringa foreslått å løyve nærmare 1,4 mrd. kr. Ordninga med nøytral meirverdiavgift frå 2015 omfattar Kystverket. Ramma for fireårsperioden og for 2014 i Tabell 6.1 er justert for å ta omsyn til dette.

Regjeringa vil styrke satsinga på sjøtransportområdet, og foreslår ei løyving som er om lag 142 mill. kr høgare enn revidert budsjett 2014 på dei områda som er omfatta av Nasjonal transportplan 2014–2023. Dette gir ei oppfølging etter to år på 42,5 pst. Fiskerihamner er prioritert med forslag til løyving på om lag 351 mill. kr. Dette gir ei samla oppfølging på verksemdsområdet fiskerihamner og tilskott til kommunale fiskerihamneanlegg på 63,9 pst. etter to år. For verksemdsområdet navigasjonsinfrastruktur er oppfølginga etter to år på 50 pst.

## 6.2 Oppfølging av hovudmåla

Regjeringa vil følgje opp måla i Nasjonal transportplan 2014–2023, der den politiske plattformen vil vere styrande for vektlegginga og prioriteringane innanfor dei økonomiske rammene. Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2015 vil framleis bli målt opp mot hovudmåla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2014–2023. Hovudmåla er:

- betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret
- ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren

- avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på helse- og miljøområdet
- eit transportsystem som er universelt utforma.

Hovudmåla er langsiktige og omfattar veg, jernbane, luftfart og sjøtransport. Dei er konkretiserte gjennom etappemål. Regjeringa vil vise resultatane av dei økonomiske prioriteringane på desse måla i perioden 2014–2017.

For å få betre fram kva regjeringa vil oppnå med politikken og gi eit betre grunnlag for å avvege mellom politiske mål, gir departementet i dei årlege budsjettforslaga ei oversikt over effektane av dei føreslåtte tiltak på eit utval indikatorar som reflekterer etappemåla. Måloppnåing samla sett i planperioden blir òg vurdert. Forslaget for 2015 indikerer kor langt ein har kome i å nå måla etter to år av planperioden. Samstundes vil ein sjå effektar av investeringsprosjekt som starta opp i førre periode, men som opnar for trafikk i 2015.

Transportpolitikken er mangfaldig, og regjeringa har varsla fleire gjennomgripande tiltak i sektoren. Eit avgrensa sett av indikatorar kan derfor ikkje gi eit fullstendig bilete av utviklinga av transportsystemet, men er eit utdrag av viktige og målbare einingar. Transportpolitikken er prega av å vere langsiktig, og det kan ta tid å oppnå resultat. Med forslaget for 2015 er det t.d. lagt opp til å halde god framdrift på jernbane- og riksvegprosjekta som allereie er sette i gang, samstundes som nye prosjekt blir starta opp. Dette gir eit høgt aktivitetsnivå, men det vil likevel ta tid å sjå framkomegevinstar av alle dei store investeringane fordi desse kjem først når prosjekta opnar for trafikk. Oppfølginga av måla som følgje av forslaget for 2015 går fram nedanfor.

### 6.2.1 Framkome

Eitt av dei fire hovudmåla for regjeringa sin transportpolitikk er å betre framkomsthøva og redusere avstandskostnadene i transportsystemet.

Dette blir gjort for å styrkje konkurransekrafta i næringslivet og medverke til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret.

Budsjettforslaget for 2015 vil bidra positivt til å oppnå etappemåla for auka framkome i transportsystemet. Nasjonal transportplan 2014–2023 bygger vidare på Nasjonal transportplan 2010–2019. Oppnådde resultat sidan 2010, dvs. frå første del av planperioden i førre Nasjonal transportplan, viser store framsteg på fleire indikatorar for framkome.

Med budsjettforslaget vil ein på vegsida bidra til å redusere reisetida i og mellom landsdelar på fleire strekningar. På jernbane er det sett i gong fleire tiltak, men her vil ein sjå effektane på reisetid først seinare, fordi større delar av infrastrukturen må vere å plass for å kunne ta ut reisetidsreduksjonar. Budsjettforslaget inneber òg reduserte avstandskostnader for tungtrafikk på fleire vegstrekningar.

Det er også venta at budsjettforslaget vil bidra til at transportsystemet blir meir påliteleg, m.a. ved at den positive utviklinga i punktlegheita for toga held fram, ved forbetringar i tal på timar dei viktigaste vegrutane for godstransport er stengde og ved at den positive utviklinga for ventetid på maritime tenester i sjøfarten held fram.

#### Reisetider i og mellom landsdelar

*Etappemål: Redusere reisetider i og mellom landsdelar*

Indikatorar for etappemålet:

- reisetider på utvalde strekningar på riksvegnettet
- reisetider på utvalde region- og InterCity-tog.

Fleire vegprosjekt opnar for trafikk i 2015, og det fører til at reisetida blir redusert, jf. Tabell 6.2. Den største reduksjonen kjem på strekninga E6/E136 Oslo – Ålesund når prosjektet E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal blir opna for trafikk.

Tabell 6.2 Reisetidsgevinstar på utvalde strekningar på riksvegnettet

Strekning	Reisetid i 2014 (timar)	Redusert reisetid i 2015 (minutt)	Redusert reisetid etter to år (minutt)	Redusert reisetid pr. 1.1.2024 (minutt)
E18 Oslo – Kristiansand	4:57	0	2:30	13
E39 Kristiansand – Stavanger	3:59	0	0	17
E39 Stavanger – Bergen	4:49	0	0	26
E39 Bergen – Ålesund	7:06	0	1:36	15
E39 Ålesund – Trondheim	6:01	1:42	1:42	17
E6/rv 80/E8 Trondheim – Bodø	11:20	0	0:18	15
E6 Bodø – Tromsø	9:19	0	0	31
E6 Tromsø – Alta	6:15	0	1:30	25
E6 Oslo – Trondheim	8:16	1:00	6:00	27
E6/rv 3 Oslo – Trondheim	7:37	0	0:48	15
E6/E136 Oslo – Ålesund	8:44	13:30	13:48	35
E16 Oslo – Bergen	8:20	2:36	3:12	16
E16 Riksgrensa (Riksåsen) – Hønefoss	2:35	0	3:42	20
E134 Oslo – Haugesund	7:26	1:18	1:18	19
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	1:22	0	2:30	5

Tabell 6.3 viser reduksjon i reisetid fordelt på dei nasjonale transportkorridorane, slik desse er inn- delt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tabell 6.3 Total reisetidsreduksjon på riksvegnettet pr. korridor i minutt

Korridor	Redusert reisetid i 2015	Redusert reisetid etter to år	Redusert reisetid pr. 1.1.2024
Korridor 1	0:54	0:54	1:24
Korridor 2	0	6:42	16:18
Korridor 3	0	2:30	38:54
Korridor 4	1:42	3:18	44:12
Korridor 5	2:12	21:54	75:30
Korridor 6	13:30	20:24	51:00
Korridor 7	0	0:42	14:48
Korridor 8	0:24	5:30	64:24

På jernbanen er det med tiltaka som ligg inne i Nasjonal transportplan 2014–2023 venta at reise- tida på utvalde region- og InterCity-tog vil bli redu- sert med 15 minutt til om lag 40 minutt. Som nemnd er det ved utgangen av 2015 for tidleg å

kunne ta ut effektane av tiltak på jernbanen i form av kortare reisetid.

På strekninga Oslo – Lillehammer er dobbelt- spor mellom Langset og Kleverud under bygging og er venta fullført hausten 2015. Parsellen gir 17 km

nytt dobbeltspor, og moglegheit for om lag ni minutt kortare reisetid. Dette blir likevel ikkje teke ut som kortare reisetid første året. Verknaden blir i første omgang teken ut i betre regularitet og robustheit.

#### Avstandskostnader

*Etappe mål: Redusere avstandskostnader mellom regionar*

Indikatorar for etappemålet:

- transportkostnader for ein gjennomsnittleg tungtransport på utvalde strekningar på riksvegnettet
- transportkostnader for sjøtransport.

Reduserte avstandskostnader mellom regionane er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste regionar. Det er venta at tiltaka i Nasjonal transportplan 2014–2023 vil redusere avstandskostnadene.

Indikatoren skal vise korleis avstandskostnader for tungtrafikk mellom dei store byane utviklar seg, og gir ein indikasjon på korleis kostnadene endrar seg som følgje av tiltak på riksvegnettet, endringar i bompengar og takstar og tilbod i

ferjedrifta. Tabell 6.4 viser status for indikatoren ved inngangen til planperioden 2014–2023 og forventede verknader etter to 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, jamnare køyring og høgare vegstandard, som tillet større fart. Andre tiltak vil igjen kunne auke transportkostnadene. Bompengar er døme på et slikt tiltak. Dette gjer at transportkostnadene på ei strekning både vil kunne auke og minske i løpet av perioden 2014–2023.

Opning av E39 Harangen – Høggjølen i Sør-Trøndelag er det prosjektet som gir størst reduksjon i transportkostnader i 2015 for ein gjennomsnittleg tungtransport.

Dei prosjekta som aukar transportkostnadene mest er E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen i Møre og Romsdal med om lag 80 kr pr. passering, E6 Helgeland nord i Nordland med om lag 80 kr pr. passering og E10 Trældal – Leirvik i Nordland med om lag 125 kr pr. passering. Auken er summen av bompengar fråtrekt reduserte køyretøykostnader.

Tabell 6.4 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 to år i planperioden i kr
<i>Hovudstrekningar</i>				
E18	Ørje – Kristiansand	3 940	98	107
E39	Kristiansand – Trondheim	18 750	-1 122	-176
E6/rv 3/E6	Svinesund – Trondheim	7 080	200	135
E6	Trondheim – Kirkenes	22 770	-575	40
E16	Oslo – Bergen	5 960	46	21
E134	Drammen – Haugesund	4 800	-196	-16
<i>Andre strekningar</i>				
E16/rv 7/rv 52/E16	Oslo – Bergen	5 660	-210	-253
E16/rv 7/rv 52/rv 5	Oslo – Florø	6 370	-192	-259
E6/E136	Oslo – Ålesund	6 380	133	195
E6/rv 70	Oslo – Kristiansund	7 680	32	109
E10	Å – Riksgrensa	4 200	105	86

Kystverket arbeider med å utvikle egna måtar å måle transportkostnader for sjøtransport på.

– ventetid på maritime tenester og oppetid på maritim infrastruktur.

Eit påliteleg transportsystem

*Etappemål: Betre pålitelegheit i transportsystemet*

Indikatorar for etappemålet:

- tal på timar dei viktigaste vegrutene for gods-transport er stengde
- punktlegheit og regularitet for gods og person-tog
- punktlegheit og regularitet for flytrafikken

Forseinkingar på grunn av stengde vegar kan få vesentlege følgjer for næringslivet. Det er i 2015 venta at både investeringstiltaka og satsinga på drift og vedlikehald reduserer talet på timar dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde.

Tabell 6.5 viser kor mange timar dei viktigaste fjellovergane var stengde vinteren 2013/2014. Tala er baserte på informasjon frå Statens vegvesen sitt system Veglogg.

Tabell 6.5 Tal på timar då dei viktigaste vegrutene for godstransport er stengde

Strekning	Fjellovergang	Timar stengt vinteren 2013/2014
<i>Hovudruter</i>		
E6 Trondheim – Kirkenes	E6 Saltfjellet	218
	E6 Kvænangsfjellet	220
	E6 Sennalandet	145
	E6 Hatter	43
E16 Oslo – Bergen	E16 Filefjell	105
<i>Andre ruter</i>		
E16/rv 7/rv 52 Oslo – Bergen	rv 52 Hemsedalsfjellet	60
	rv 7 Hardangervidda	920
E10 Å – Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	355
E6/rv 70 Oslo – Kristiansund	E6 Dovrefjell	78
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo – Florø	rv 52 Hemsedalsfjellet	60
E134 Drammen – Haugesund	E134 Haukelifjell	210

Ein punktleg jernbane er viktig både for passasjerar og transport av varar. Tabell 6.6 viser punktlegheit og regularitet for åra 2011–2013 og første halvår 2014. Punktlegheit blir målt som den delen av toga som er i rute til endestasjonen. Etter definisjonen er InterCity-tog, lokaltog og Flytoget i rute om dei er mindre enn fire minutt forseinka, medan fjerntog og godstog kan vere mindre enn

seks minutt forseinka. Regularitet viser kor mange persontog som faktisk køyrer i høve til fastlagd ruteplan. Det er ikkje gitt tal for regulariteten til godstransport. Årsaka til dette er at endringar i regulariteten for godstransport i større grad enn for persontransport kan kome av tilhøve som ligg utanfor Jernbaneverkets ansvarsområde, t.d. at togselskapa har innstilt tog.

Tabell 6.6 Punktlegheit og regularitet for gods- og persontransport i prosent

	2011	2012	2013	Første halvår 2014	Mål 2017	Mål 2023
Punktlegheit Gardermobanen	94	96	96	97	95	95
Punktlegheit for persontog	89	91	91	93	90	90
Punktlegheit for godstog	78	81	80	82	90	90
Oppetid	98,5	98,8	98,6	99,1	99,3	99,3
Regularitet for persontog	97,6	97,8	97,9	98,0	99,2	99,3

Punktlegheita i 2013 var på om lag same nivå som i 2012, men auka frå 2013 til første halvår 2014 for persontog og Gardermobanen. Godstoga var mindre punktlege i 2013 enn i 2012, men dette er betra i første halvår 2014. Oppetida gjekk noko ned frå 2012 til 2013, men ho har òg blitt betre i første halvår 2014. Regulariteten har hatt ei positiv utvikling frå 2011 til og med første halvår 2014.

Nedgangen og mangel på betring i kor punktleg toga er, kjem av ras, flaum, og anleggsarbeid. Det var òg fleire feil på signalanlegga i 2013 enn i 2012. Toga blei meir punktlege i slutten av 2013, og den positive trenden har halde fram i 2014.

Store deler av jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området er dei siste åra blitt fornya. Resultatet er meir driftsstabile tekniske anlegg og meir påliteleg togtrafikk i Oslo-området og på resten av jernbanenettet. Punktlegheita var spesielt god i første halvår 2014, noko som m.a. kjem av ein mild vinter og lite snø i Oslo-området. På grunn av dette kunne ein nytte mannskapa som var leigde inn, til førebuaende vedlikehald i staden for snørydding. Effekten av det førebuaende vedlikehaldet som utførast som planlagde kontrollar, er eit viktig bidrag til betre punktlegheit, regularitet og oppetid.

Infrastrukturen er ikkje robust nok til å kunne motstå store og intense nedbørmengder. Det må eit langsiktig arbeid til for å gjere infrastrukturen meir robust. Konsekvensen av dette er at vørtilhøva vil kunne gi store variasjonar i oppnådde resultat frå år til år.

Innretninga av vedlikehaldet skal gi best mogleg verknad både på kort og lang sikt. Dette inneber at tiltak som betrar fundamentet skinnene ligg på (underbygningstiltak) må halde fram. Etter gode vørtilhøve første halvår i 2014 er utviklinga innan oppetid og forseinkingar i tråd med den ambisiøse målsettinga på 99 pst. for 2014. Målet for 2015 er derfor å oppretthalde det høge nivået. Dette inneber ei betring samanlikna med 2012 med 0,2 prosentpoeng på oppetida og ein reduksjon med om lag 550 forseinkingstimar. Auka togproduksjon (fleire tog og avgangar) er årsaka til at reduksjonen i forseinkingstimar ikkje er større.

Avinor AS har sett eigne mål for punktlegheit og regularitet på høvesvis 88 og 98 pst. Punktlegheit viser den prosentvise delen av alle flyavgangar som er maksimalt 15 minutt for seine, medan talet for regularitet gjeld planlagde avgangar som faktisk blir gjennomførte.

Tabell 6.7 Punktlegheit og regularitet for Avinor konsern for perioden 2010–2014 i prosent

	2010	2011	2012	2013	2014 (jan-mai)
Punktlegheit	89	88	87	86	90
Regularitet	97,4	8,6	98,4	98,1	98,8

Punktlegheita var i 2013 dårlegare enn tidlegare år. Spesielt gjaldt dette første del av året. I perioden januar – mai 2014 var punktlegheita 90 pst. og regulariteten 98,8 pst. på Avinors flyplassar. Avinor arbeider m.a. i samarbeid med flyselskapa for å sikre at flya er punktlege. I 2013 blei det gjennomført tiltak for å betre kapasiteten i tryggleikskontrollen og i bagasjeanlegget på fleire fly-

plassar. Resultatet for dei fem første månadene i 2014 viser at dette har gitt positive effektar for dei reisande gjennom betre punktlegheit. Avinor forventar å halde fram den gode utviklinga også i 2015.

I sjøfarten har utviklinga når det gjeld ventetid på lostenester vore positiv. Lostenesta har som mål å ha høg servicegrad ved at skip får los ved



behov med minst mogleg ventetid. Det har vore ei positiv utvikling, der delen oppdrag med ventetid over ein time har gått ned sidan 2010. Basert på normal trafikkutvikling er ventetida venta å bli på

same nivå i 2015 som dei siste åra (under 1,5 pst.). Kravet til lostenesta har tradisjonelt vore sett til 3,0 pst.

Tabell 6.8 Ventetid på los i perioden 2010–2013

	2010	2011	2012	2013	Mål 2015
Pst.del oppdrag med ventetid over 1 time	2,4	2,5	1,4	1,4	Under 1,5
Tal oppdrag med ventetid	1 073	1 125	612	615	
Tal losoppdrag totalt	44 708	44 980	44 522	43 773	

Krava til oppetid på maritim infrastruktur (navigasjonsinnretningar som har lys) er gitt av IALA (International Association of Lighthouse Authorities). Krava for sikker navigasjon kan delast inn i tre ulike kategoriar:

- innretningar som er vurdert å vere avgjerande viktig har krav om oppetid på 99,8 pst.
- innretningar som er vurdert å vere viktige har krav om oppetid på 99 pst.
- innretningar som er vurdert å vere vegledande har krav om oppetid på 97 pst.

For lysbøyer er kravet til oppetid 99 pst.

Kystverket held på med å kategorisere navigasjonsinnretningane etter IALA sine krav. Inntil arbeidet er slutført blir alle navigasjonsinnretningar rekna inn i den første kategorien, dvs. eit krav om 99,8 pst. oppetid.

Data for oppetid for navigasjonsinnretningar dei siste tre år viser at ein ikkje fullt ut oppfyller kravet på 99,8 pst. Snitt for dei siste tre år er 99,7 pst. Tiltak som skal bøte på dette er m.a. overgang til meir driftssikre objekt, til dømes LED lys. Elles blir driftsressursar til akutt korrektivt arbeid og vedlikehald prioritert i 2015.

Transporttilbodet

*Etappemål: Betre transporttilbodet*

Indikatorar for etappemålet:

- tal setekilometer i persontogtrafikken pr. toggruppe

- tal togkilometer i persontogtrafikken pr. toggruppe
- gjennomsnittleg billettpris for flyruter under statleg kjøp.

Persontogtrafikken på jernbane er delt inn i grupper etter funksjonane til togproduktet. NSB AS rapporterer årleg tal for det selskapet har levert. Tal for setekilometer og togkilometer for persontogtrafikken for dei viktigaste togproduktgruppene går fram av Tabell 6.9. Endringane frå 2012–2013 for nærtrafikk er eit resultat av at del 1 av ny grunnrutemodell på Austlandet blei innført i desember 2012. Frå 2012 til 2013 var det ein auke i faktisk køyrde togkilometer og leverte setekilometer ved lokaltog Oslo på høvesvis 19 pst. og 21 pst. I InterCity-trafikken var det ein svak nedgang i faktisk køyrde togkilometer. Årsaka er m.a. at flaum og ras førte til feil på sporet og fleire toginnstillingar i 2013, særleg på Dovrebanen.

Samferdselsdepartementet har igjennom Trafikkavtalen 2012–2017 med NSB AS avtalt ein auka produksjon i InterCity-trafikken og Nærtrafikken i Oslo-området. Innføring av nytt materiell vil saman med ny grunnrutemodell på Austlandet, auke talet på avgangar og tilbydde sete over driftsdøgnet.

Tabell 6.9 Tal for setekilometer og togkilometer i persontogtrafikken pr. toggruppe

Toggruppe	Faktisk kørde togkm				Leverte setekm (mill.)			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Regional trafikk	3 579 116	3 697 311	3 544 547	3 651 830	636	682	661	636
InterCity-trafikk	6 356 412	6 122 056	6 268 279	6 187 950	1 939	1 723	1 823	2 206
Nærtrafikk	12 426 753	12 529 525	12 663 296	13 960 201	4 073	3 646	3 717	4 295

Staten kjøper flyrutetenestar der det ikkje er grunnlag for kommersiell drift for å sikre eit godt og landsdekkjande flyrutetilbod. I område med spesielle avstandsutfordringar arbeider regjeringa for å betre tilbodet. Gjennomsnittleg billettpris for flyrutene seier noko om utviklinga av tilbodet.

Den gjennomsnittlege billettprisen for flyrutene omfatta av statleg kjøp er i 2014 rekna til 841 kr, ekskl. avgifter. Talet er basert på passasjer- og inntektstal for driftsåret 1. april 2013–31. mars 2014 med unntak for helikopterruta Værøy – Bodø v.v., der driftsperioden 1. august 2012–31. juli 2013 er lagt til grunn.

#### Rushtidsforseinkingar

*Etappe mål: Redusere forseinkingar i rushtida for kollektivtransport i dei fire største byområda*

Indikatorar for etappemålet:

- hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida
- punktleghet for tog i rushtida
- tal km kollektivfelt på riksvegnettet.

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at veksten i persontransporten i storbyområda

skal takast gjennom meir bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Hastigheita til kollektivtransporten er viktig for å betre konkurransevna til kollektivtransporten overfor personbilar. Det er derfor eit mål å redusere rushtidsforseinkingane for kollektivtransporten i dei fire største byområda. Kollektivfelt, effektive terminalar/haldeplassar og prioritering i kryss er sentrale verkemiddel, i tillegg til billetterings- og informasjonssystem.

Statens vegvesen måler hastigheita på stamlinjenettet for kollektivtrafikken i dei fire store byane. Stamlinjene omfattar riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Tiltak for å halde vegane framkommelege er såleis eit ansvar som er delt mellom fleire vegeigarar.

I 2013 blei eit system for sanntidsinformasjon nytta for å ta ut data for heile året. I Oslo og Akershus har fleire aktørar gått saman og laga ei felles plattform for å samle inn, arbeide vidare med og presentere data. I målingane inngår data frå måndag til og med fredag gjennom heile året.

Dei siste åra har hastigheita til kollektivtransporten vore den same eller lågare. Dette kjem i hovudsak av at opphaldstida på haldeplassane aukar fordi fleire passasjerar skal av og på.

Tabell 6.10 Hastigheit for kollektivtransport på veg i rushtida i km/t

	2011	2012	2013
Oslo	25,4	24,9	24,2
Bergen	Ikkje målt	27,1	24,1
Stavanger	25,5	24,0	24,0
Trondheim	23,9	23,7	22,0

Det skal byggast 1,1 km kollektivfelt på riksvegnettet i 2015, hovudsakeleg på E18 Sydhavna.

For lokaltoga er det med tiltaka i Nasjonal transportplan 2014–2023 venta at punktleghet og regularitet i rushtida vil auke i planperioden. Tog i rushtid rundt dei store byane Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger blir målte mot sentrum

om morgonen og frå sentrum om ettermiddagen måndag til fredag. Fjerntog og InterCity-tog er ikkje med fordi det er lokaltoga som er mest relevante for dei fleste daglege pendlarane. InterCity- og fjerntog har også få tog samanlikna med dei mange lokaltoga og ville ha liten verknad på totalen.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til at punktlegheit og regularitet for lokaltoga i rushtida vil auke i planperioden. Den store innsatsen i fornying av infrastrukturen og bygging av nye dobbeltspor og kryssingsspor som det er lagt

opp til i planperioden, vil bidra til dette. Særleg i Oslo-området blir det gjort mykje for å betre kapasiteten og driftsstabiliteten i togtrafikken.

Tabell 6.11 viser punktlegheit for lokaltog i rushtida ved starten av planperioden.

Tabell 6.11 Punktlegheit for lokaltog i rushtida i prosent

	2011 <sup>1</sup>	2012	2013	Første halvår 2014
Oslo	81	86	84	87
Bergen (Arna)	98	95	98	98
Trondheim (Trønderbanen)	86	85	89	93
Stavanger (Jærbanen)	94	79	92	90

<sup>1</sup> Med unntak av Oslo gjeld tal for 2011 for heile driftsdøgnet, ikkje berre i rushtida.

Lokaltrafikken i Oslo-området har hatt ei positiv utvikling frå 2011 til første halvår 2014, men det var ein nedgang frå 2012 til 2013. Det kjem i hovudsak av fleire feil på sikringsanlegg. I Bergensområdet har punktlegheita auka kvart år sidan 2012 til og med første halvår 2014. I Stavangerområdet var lokaltoga mindre punktlege i første halvår 2014 enn i 2011. Det kjem i hovudsak av periodar med ekstremvær og utskifting av køyreleidningen på banen for å bli mindre sårbar for sterk vind.

Forseinkingane i rushtidsperioden er små, og dei fleste toga som er for seine, er mellom fire og ti minuttar forseinka.

I Oslo-området er det venta at tiltak innan Prosjekt Stor-Oslo og ferdigstillinga av Høvik stasjon vil gi betre punktlegheit i rushtida. Innsatsen innan førebyggjande vedlikehald blir halde oppe på nivå med 2014, noko som venteleg kan bidra til ein god punktlegheit i rushtida. Både i Bergens- og Stavanger-området vil pågåande aktivitetar kunne skape utfordringar for punktlegheita. Nokre aktivitetar vil føre til at tog må innstillast på delstrekningar.

I 2015 er det venta at togtrafikken aukar etter gjennomføringa av ruteomlegging i desember 2014 og juni 2015. Auka togtrafikk og fleire tog gjer den samla trafikkavviklinga meir følsam for avvik. Samstundes er det gjort tiltak i infrastrukturen som skal gi høgare kapasitet og betre driftsstabilitet. Jernbaneverket har også gjennomført tiltak for å normalisere trafikkavviklinga raskare etter avvik.

Gående og syklande

*Etappemål: Betre framkøsthøve for gåande og syklande*

Indikatorar for etappemålet:

- tal km som er lagde til rette for gåande og syklande i byar og tettstader
- tal km som er lagde til rette for gåande og syklande totalt.

Det er sett som mål i Nasjonal transportplan 2014–2023 at sykkeldelen skal aukast til 8 pst. i perioden. Det er eit mål at fleire skal gå meir, og at det skal vere attraktivt for alle å gå.

For å få fleire til å sykle og gå er det viktig å utforme anlegg som er attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utforma. Statens vegvesen skal i 2015 føre vidare arbeidet med kunnskapsformidling til kommunar og fylkeskommunar om effektive tiltak for å auke talet på gåande og syklande, m.a. gjennom Sykkelbrynetverket og oppfølging av arbeidet med lokale gåstrategiar.

I Innst. 450 S (2012–2013) til Nasjonal transportplan 2014–2023 blei dåværande regjering beden om å greie ut korleis ein kan styrke plankapasiteten i arbeidet med å satse meir på sykkel. Arbeidet med å effektivisere planprosessane og byggje gang- og sykkelanlegg skal først vidare i 2015.

Tiltak for gåande og syklande skal innlemmast i bymiljøavtalar etter kvart som dei blir forhandla fram. Det blir lagt vekt på å legge til rette for samanhengande nett for sykling og gåing.

Det er viktig å sikre god tilkomst til haldeplassar og knutepunkt. Dette vil gjere det mogleg og meir attraktivt å kombinere sykling og gåing

med kollektive transportmiddel. I tillegg blir det lagt vekt på å få trygge, sikre og attraktive skuleveggar i to km radius kring skulane. Målet om å få fleire til å gå og sykle må sjåast i samanheng med tiltak som gjeld trafikktryggleiken, t.d. utbetring av kryssingspunkt.

Ved inngangen til perioden 2014–2023 er om lag 2 100 km lagde til rette for gang- og sykkeltrafikk langs riksvegane. Det omfattar gang- og sykkelveggar, sykkelveggar med fortau, sykkelfelt og

fortau. I 2015 er det lagt opp til å byggje 37 km gang- og sykkelanlegg i alt. Om lag 7 km av dette skal byggjast i byar og tettstader.

I 2014 ble det etablert ei tilskottsordning for gang- og sykkelveggar som også vil verke positivt på indikatorane for dette etappemålet. Ordninga blir retta mot det fylkeskommunale og kommunale vegnettet. Sjå nærmare omtale av denne ordninga under programkategori 21.30 Vegformål.

Tabell 6.12 Framkome for gåande og syklande

	Forslag 2015	Verknader etter to år	NTP 2014–2017	NTP 2014–2023
Tal km lagt til rette for gåande og syklande i byar og tettstader	7	13	47	240
Tal km lagt til rette for gåande og syklande totalt	37	92	175	750

### 6.2.2 Transporttryggleik

Regjeringa har ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikktryggleiksarbeidet innan alle transportsektorane. Utdringane og behovet for tiltak er likevel ulike. Vegsektoren skil seg ut med omsyn til omfang av ulykker og risikoeksponering. I jernbane-, sjø- og luftfartssektoren er tryggleiksnivået høgt. Målet for planperioden 2014–2023 er å oppretthalde og styrke nivået ytterlegare.

#### Trafikktryggleik på veg

*Etappemål: Halvere talet på drepne og hardt skadde innan 2024*

Indikator for etappemålet:

- tal på drepne eller hardt skadde i vegtrafikku-lykker.

I 2013 blei 890 personar drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Av desse omkom 187. Det er 42 fleire enn i 2012. Auken kjem etter ein femårsperiode der talet på omkomne har gått kraftig ned. Talet på omkomne dei åtte første månadene i 2014 er på om lag same nivå som i same periode i 2013.

Etappemålet om å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024 inneber ein reduksjon frå eit årleg gjennomsnitt på om lag 1 000 i perioden 2008–2011 til 500 eller færre

innan 2024. Målet er ambisiøst. For å nå det er det nødvendig å føre vidare arbeidet med å utvikle målretta tiltak mot dei ulykkestypene og den trafikantframferda som fører til flest ulykker med drepne og hardt skadde. Det må òg rettast tiltak mot infrastruktur, køyretøy og trafikantar. For å nå etappemålet vil regjeringa:

- arbeide med å sikre vegnettet og betre trafikkmiljøet
- sikre eit høgt nivå på føraropplæringa
- arbeide vidare for å få folk til å halde fartsgrensar, bruke bilbelte og køyre rusfritt
- føre vidare tiltak overfor høgrisikogrupper i trafikken
- drive målretta kontrollverksemd, særleg av tunge køyretøy
- legge til rette for meir bruk av teknologi som betrar trafikktryggleiken
- vidareutvikle kunnskapsgrunnlaget om trafikktryggleiken
- førebygge ulykker som involverer barn og unge.

For å sikre vegnettet og betre trafikkmiljøet er det i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt opp til ei offensiv satsing gjennom investeringar, drift og vedlikehald, m.a. ved å:

- auke rammene til særskilde trafikktryggleikstiltak
- sette opp midtrekkverk på to- og trefelts riksveggar
- bygge ut firefeltsveggar
- etablere forsterka midtoppmerking og tiltak mot utforkøyringsulykker

- styrke satsinga på å byggje ut gang- og sykkelveggar
- betre trafikkmiljøet for gåande, syklende og kollektivreisande ved å oppgradere haldeplassar og kollektivknutepunkt, og gjennom bymiljøpakker.

For å nå etappemålet er det òg nødvendig å gjere store investeringar på fylkesveggar og kommunale veggar. Det er derfor viktig å styrke budsjetta for fylkesvegane slik dette budsjettforslaget gjer. For nye køyretøypark vil også vere med på å redusere talet på drepne og hardt skadde.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 fekk dei sentrale aktørane i trafikktryggleiksarbeidet mandat til å utarbeide ein revidert nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg for perioden 2014–2017. Ein slik plan er utarbeidd, jf. omtale i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Planen gir ei samla framstilling av dei trafikktryggleikstiltaka som skal gjennomførast i perioden for å bidra til å nå etappemålet om å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024. 122 tiltak er valde ut for særskild oppfølging. Tiltaka femner vidt og omfattar alle innsatsområde og sektorar som har innverknad på trafikktryggleiken.

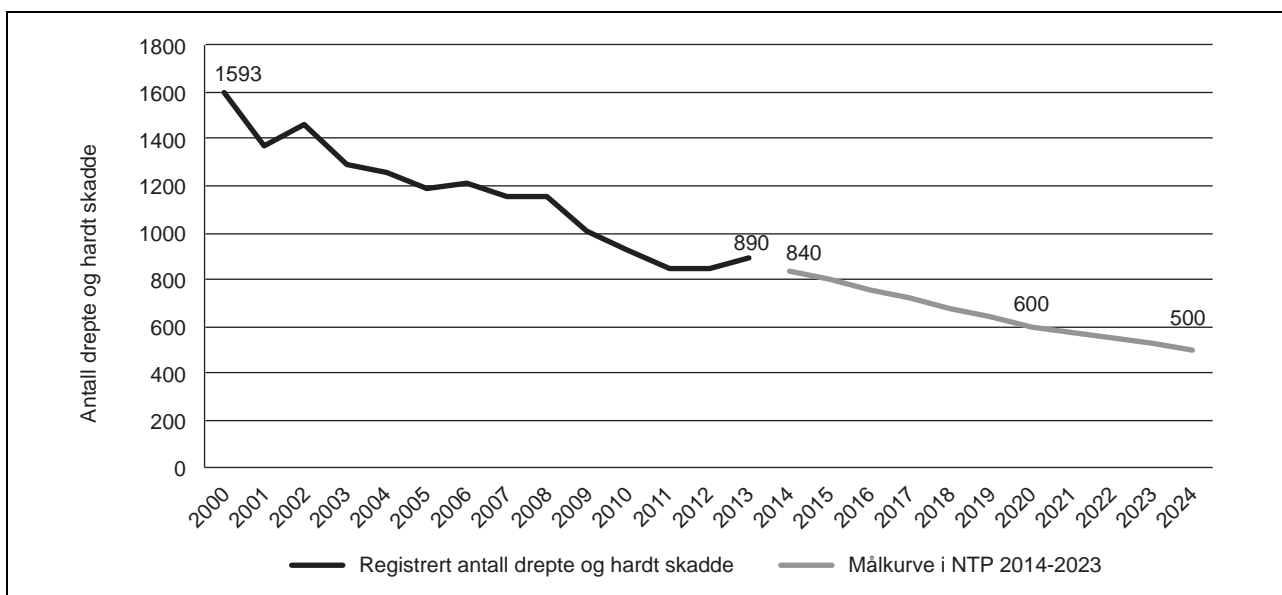
Det er rekna at investeringar på riksvegnettet i perioden 2014–2017 til saman gir 33 færre drepne og hardt skadde i året frå 2018. Nye anlegg som blir opna for trafikk i 2015, er rekna til å gi fire færre drepne og hardt skadde. I tillegg kjem bidrag frå den trafikant- og køyretøyretta verksemda til Statens vegvesen, som kampanjar, tilsyn,

kontrollar og tiltak i tilknytning til føraropplæringa, og frå trafikktryggingstiltak som andre aktørar står bak.

Det er foreslått å løyve om lag 813,3 mill. kr i statlege midlar til programområdet trafikktryggleik i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 45 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane blir i hovudsak nytta til tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med gåande og syklende.

På møtefrie veggar er det betydeleg færre alvorlege skadar etter trafikkulykker samanlikna med høgt trafikerte veggar utan midtrekkverk. Å bygge midtrekkverk er derfor prioritert. Det er m.a. prioritert midlar til å vidareføre etableringa av midtrekkverk på strekningane Rosseland – Tangvall på E39 i Vest-Agder, Tuft – Flatøy på E39 i Hordaland og Biri – Vingrom på E6 i Oppland. Vidare er det prioritert midlar til oppstart av etablering av midtrekkverk på strekninga Tangen Vest – Aust-Agder grense på E18 i Telemark. I tillegg blir m.a. forsterka midtoppmerking, tiltak mot utforkøyringsulykker, utbetringar av kryss og kurver og tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar prioriterte. Det er i 2015 planlagt opna 7 km firefelts veg og 26 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikøyringsfelt. Statens vegvesen har revidert strategien for å etablere forsterka midtoppmerking, slik at tiltaket kan etablerast på fleire eksisterande veggar, jf. omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Tiltak retta mot trafikantar og køyretøy, m.a. trafikktryggleikskampanjar og føraropplæring blir



Figur 6.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2000–2013 og «målkurve 2014–2023»

førte vidare. Ved utekontrollar skal ein prioritere kontroll på stader og til tider der trafikktryggleiksgevinsten er venta å vere størst.

Som eit ledd i evalueringa av føraropplæringa har ulike forskingsinstitusjonar i 2013 levert sine delrapportar. Resultata vil vere grunnlag for å revidere føraropplæringa og førarprøva.

Regjeringa har også teke initiativ overfor EU for å rette merksemda mot tryggleiksutfordringane Noreg har med dårleg utrusta køyretøy og med førarar av tunge køyretøy som ikkje har tilstrekkeleg kompetanse eller erfaring med å køyre på vinterføre.

Med utgangspunkt i regjeringa si politiske plattform har Transportøkonomisk institutt hatt i oppdrag å evaluere effekten streknings-ATK (automatisk trafikk kontroll) har på trafikkulykker. Resultata er baserte på undersøking av 14 strekningar der dette tiltaket var innført før 2013. Dei viser at talet på drepne og hardt skadde er redusert med mellom 49 og 54 pst., og talet på personskadeulykker er redusert med mellom 12 og 22 pst. Effekten i tunnel er minst like stor som for veg i dagen. Effekten varer ved også ei tid etter siste fotoboks. Påverknaden på ulykker viser seg å vere større enn forventta ut i frå den påviste fartsreduksjonen ved dette tiltaket og den kjende samanhengen mellom ulykker og køyrefart.

Det er nedsett eit uavhengig utval som skal vurdere korleis Statens vegvesen har praktisert offentlegheit knytt til ulykkesrapportar frå sitt ulykkesanalysearbeid. Utvalet legg fram sin rapport våren 2015.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål og i del III under oppfølging av oppmodningsvedtak.

Transporttryggleik på jernbaneområdet

*Etappemål: Oppretthalde og styrke det høge tryggleiksnivået i jernbanetransport*

Indikator for etappemålet:

- tal på drepne og skadde og tal på alvorlege hendingar i jernbanesektoren.

Tryggleiken i jernbanetransporten er høg. Trenden for tryggleiksutviklinga er positiv. Jernbanen har i lang tid hatt ein reduksjon i talet på drepne og alvorleg skadde, og ligg no på eit stabilt lågt nivå.

Det er i Nasjonal transportplan 2014–2023 eit mål å oppretthalde og ytterlegare betre den høge tryggleiken på jernbanen. Dette er konkretisert med eit mål om ei årleg betring på 4,5 pst. frå gjen-

nomsnittet i 2008. I perioden 1994–2013 omkom det om lag fem personar i året i ulykker knytte til jernbanen i Noreg. Dette er om lag 5 pst. betre enn i perioden 1993–2012. I 2013 registrerte Jernbaneverket at fire personar omkom i jernbaneulykker.

Det blir kontinuerleg arbeidd med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanetransport er tryggare enn vegtransport. Auka person- og godstransport med jernbane er derfor positivt for tryggleiken i den totale transportverksmda i Noreg. Ulykkesrisikoen på jernbane er i hovudsak knytt til planovergangar, personar som oppheld seg i eller ved sporet, avsporingar og ras. Førebygging av denne typen ulykker blir derfor prioritert.

Dei viktigaste verkemidla for å oppretthalde det høge tryggleiksnivået er å sørgje for tilstrekkelege ressursar til drift, vedlikehald og investeringar i tryggare infrastruktur. Tiltak for å hindre samanstøyt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å førebygge ulykker på planovergangar er prioriterte i 2014 og blir også prioriterte i 2015. Det blir òg gjennomført tiltak for å oppgradere stasjonar og haldeplassar med låg standard. I statsbudsjettet for 2015 utgjer løyvingane til drift og vedlikehald av jernbanenettet om lag 6,4 mrd. kr. Til investeringar på programområdet tryggleik og miljø blir det sett av 530 mill. kr. Elles gir ordinære investeringar i ny infrastruktur ein betre tryggleik fordi standarden gjennomgåande blir høgare.

Utbygginga av ERTMS-erfaringsstrekninga på austre linje på Østfoldbanen inneber ei omfattande modernisering av strekninga. Prosjektet omfattar eit nytt og moderne signal- og sikringsanlegg som vil gi betre tryggleik med barrierar mot for høg fart (avsporingar) og mot samanstøyt mellom tog. Samstundes blir det sett i verk fleire tiltak på stasjonane på strekninga for å betre tryggleiken til publikum, m.a. sikring av planovergangar, ombygging av plattformer og fjerning av plattformer mellom spor. I 2015 er det sett av 245 mill. kr til å slutføre moderniseringa (ERTMS-erfaringsstrekninga og stasjonstiltak).

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Transporttryggleik innan luftfarten

*Etappemål: Oppretthalde og styrke det høge tryggleiksnivået i luftfarten*

Indikator for etappemålet:

- tal på drepne og skadde og tal på alvorlege hendingar i luftfarten.

Ingen besetningsmedlemmar eller passasjerar blei drepne eller alvorleg skadde under flyging i Noreg i 2013. Dette er det første året utan alvorlege personskadar i luftfarten sidan målingane starta i 1970. I den kommersielle luftfarten var det ei ulykke i 2013. I tillegg var det 6 ulykker innan allmennflyging. Det blei òg rapportert inn 52 alvorlege luftfartshendingar i 2013. Statens havarikommisjon for transport har omklassifisert 51 av desse til luftfartshendingar. Det var derfor berre ei alvorleg luftfartshending i 2013. Alle luftfartsulykker og alvorlege hendingar blir undersøkte av Statens havarikommisjon for transport.

Gjennomsnittet for talet på ulykker med kommersielle luftfartøy har gått ned, frå 14 på 1970-talet til 6 på 2000-talet. Ser ein denne reduksjonen i samheng med auken i talet på flygingar, viser det at den positive tryggleiksutviklinga held fram for norsk luftfart. Det er likevel framleis store utfordringar innanfor innanlands helikopter og allmennflyging. Arbeidet med å forbetre tryggleiksnivået for desse segmenta vil halde fram.

Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med tryggleiken i norsk sivil luftfart. Tilsynet følgjer utviklinga i tryggleiken gjennom etablerte indikatorar for tryggleik, der også nesten-ulykker og mindre alvorlege hendingar blir rapporterte og følgde opp innanfor luftfartssystemet. Det er sentralt for arbeidet med å styrke tryggleiksnivået i luftfarten at det blir utvikla ein god kultur for å rapportere ulykker og hendingar til Luftfartstilsynet. I 2013 var det nær 7 000 rapporteringar av om lag 5 600 hendingar.

Avinor AS driv hovuddelen av infrastrukturen i norsk luftfart og er ein sentral aktør i tryggleiksarbeidet. For Avinor er hovudmålet for flytryggleik at selskapet skal vidareutvikle eit høgt kvalitativt og effektivt tryggleiksnivå i heile verksemda for å unngå ulykker og alvorlege hendingar. Avinor deltek i internasjonalt arbeid, som i utviklinga av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, med særleg merksemd på område som regelverk for flysikkerhetsstøttestruktur, security og flyplassar.

Internt i Avinor blir det rapportert på ulykker og hendingar, og rapporteringsgraden i konsernet er stabilt høg. Ein stor overvekt av rapportane gjeld potensielle eller mindre alvorlege forhold, som gir moglegheiter til læring og forbetring av systemet. Avvika blir følgde opp, og lukking av meldingar, m.a. rapporterte avvik frå interne og eksterne revisjonar og inspeksjonar, var prioritert også i 2013.

Det var i 2013 ingen luftfartsulykker i norsk luftfart der Avinor var medverkande part, medan selskapet var indirekte medverkande part i ei alvorleg luftfartshending.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.20 Luftfartsformål.

Transporttryggleik innan sjøtransport

*Etappemål: Oppretthalde og styrke det høge tryggleiksnivået i sjøtransport*

Indikator for etappemålet:

- tal på drepne og skadde og tal på alvorlege hendingar i sjøtransporten.

Tryggleiken i sjøtransporten er høg. Person- og godstrafikk med sjøtransport er derfor positivt for tryggleiken i heile transportsystemet i Noreg.

Risikoen for skipsulykker i sjøtransporten er knytt til hendingar med skip og last som m.a. kollisjon, grunnstøyting, kontaktskade, brann, eksplosjon, strukturskade på skrog, maskinhavari osv. Slike hendingar kan resultere i tap av menneskeliv, personskade, akutt forureining, skadar på skipet eller fullstendig tap av skipet.

Tryggleiksnivået innan sjøtransporten er berekna på bakgrunn av rapporterte hendingar med norske og utanlandske skip i norsk farvatn. Kystverket har ansvaret for å etablere og drifte farleier. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for tryggleiken til fartøya og til mannskapa ombord, og ansvaret for den samla rapporteringa av skipsulykker.

Tal frå Sjøfartsdirektoratet over personskadar i samband med skipsulykker i norsk farvatn for 2013 viser at tre personar omkom og 35 blei skadde. Tal på skadde knytt til næringsfartøy er monaleg høgere enn gjennomsnittet for perioden 2010–2013, medan talet på omkomne er noko under gjennomsnittet.

Tryggleiken i sjøtransporten må òg sjåast i eit lengre perspektiv. Større ulykker skjer sjeldan, men kan ha alvorlege konsekvensar. I 2013 blei det registrert 18 forlis/totalhavari av næringsfartøy. Dette er på nivå med gjennomsnittet for perioden 2010–2012. Dei fleste fartøya som går tapt, er mindre fartøy under 500 bruttotonn.

Det blir arbeidd systematisk med å førebygge sjøulykker. Både tiltak for ein sikker sjøveg og tiltak for å gjere sjølve skipet sikkert, bidreg til å oppretthalde tryggleiksnivået.

For å oppretthalde det høge tryggleiksnivået blir følgjande tiltak for ein sikker sjøveg gjennomførte:

- utdjuピング av farleier
- navigasjonsrettleiing for visuell og elektronisk navigasjon
- meldings- og informasjonstenester
- sjøtrafikktenester (trafikkinformasjon, trafikkorganisering og navigasjonsrettleiing)
- losordninga (losteneste, losplikt og ordning med farleisbevis).

Sjøtrafikken langs norskekysten har i stor grad sjølv kontroll med korleis dei utfører passasjen og har ansvar for til ei kvar tid å ta omsyn til forholda. I nokre område er trafikken likevel underlagt reguleringar etter sjøtrafikkforskrifta. Dette kan vere reglar om fart, rutetiltak og forbod mot eller påbod om at skip nyttar bestemte farleier eller farvatn, avgrensingar i skipsstorleik i gitte farvatn under gitte forhold og anna som bidreg til å auke tryggleiken. Det pågåande arbeidet med å gå gjennom dei noverande reglane og vurdere behov for nye reglar vil bli prioritert.

Sjå elles omtale i del II under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

### 6.2.3 Miljø

Transportsektoren gir klimagassutslepp, tap av naturmangfald og dyrka jord, oppstykking av areal og lokal luftforureining og støy. Eitt av hovudmåla i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er at transportpolitikken skal medverke til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, og til å oppfylle nasjonale mål og dei internasjonale pliktene Noreg har på helse- og miljøområdet.

Miljøinnsatsen i budsjettforslaget for 2015 er på 25,6 mrd. kr. Dei viktigaste forslaga for å følgje opp hovudmålet for miljø innanfor den økonomiske ramma til Nasjonal transportplan 2014–2023 er:

- 975,6 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport i byområda
- 386 mill. kr til gang- og sykkeltiltak
- 10 mill. kr til tilskotsordninga til gang- og sykkelveggar
- 84 mill. kr til kollektivtiltak på veg
- 90 mill. kr til miljø- og servicetiltak på veg
- om lag 17,7 mrd. kr i løyvingar til Jernbaneverket, ein auke på om lag 1,5 mrd. kr
- om lag 1,5 mrd. kr i løyvingar til Kystverket, ein auke på om lag 160 mill. kr.

I tillegg er det foreslått:

- 3,2 mrd. kr til kjøp av persontransporttenester med tog

- 462 mill. kr til akutt beredskap for større forureining, m.a. 150 mill. kr til å etablere støttefylling til ubåtvraket U-864 utanfor Fedje

Vidare blir det i budsjetta til transportetatane foreslått midlar til tiltak mot støy, tiltak for å ivareta naturmangfald og tiltak for å følgje opp krava i vassforskrifta. Dette går inn som ein del av kostnadene ved nybygg og ligg inne i drifts- og vedlikehaldskostnader. Kostnader knytt til miljøomsyn og miljøkrav i dei einskilde prosjekta kan representere betydelege kostnader. Samferdselsdepartementet vil gå gjennom kostnader og effekt av tiltak som følgjer av lovpålagde miljøkrav og tiltak som kjem inn gjennom planprosessen.

### Klimagassutslepp

*Etappe mål: Bidra til å redusere Noregs klimagassutslepp i tråd med Noregs klimamål*

Indikatorar for etappemålet:

- klimagassutslepp for transportsektoren målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalentar
- gjennomsnittleg gram CO<sub>2</sub>-ekvivalentar/personkilometer
- gjennomsnittleg gram CO<sub>2</sub>-ekvivalentar/tonnkilometer.

Dei to siste indikatorane vil bli utvikla fram mot 2016.

Klimagassutsleppa kan reduserast ved mindre transportarbeid, meir effektive transportmiddel og overgang til transportformer med lågare utslepp.

Sektorovergripande økonomiske verkemiddel er sentrale i norsk klimapolitikk. CO<sub>2</sub>-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.

Ser ein på nytten av klimagassreduksjonar isolert, er einskilde klimatiltak i transportsektoren på kort sikt relativt sett meir kostbare samanlikna med tiltak i andre sektorar. Det vil derfor vere lønnsamt å satse på tiltak som har positive verknader i tillegg til klimaeffekten. Elbilpolitikken er eit døme på at positiv skattestimulans har gode effektar. Slike tiltak kan samtidig redusere konflikt med m.a. helse, framkome og naturmangfald som følgje av mindre behov for vegutbygging. I 2015-budsjettet er døme på slike tiltak belønningsordninga, nærskipfart og havnestrategi.

Det vil vere stor variasjon for når ulike tiltak reduserer klimagassutsleppa. Utvikling av jernbane-



tilbodet, stimulering til overgang av godstransport frå veg til sjø og forskning og utvikling vil gi utsleppsreduksjonar på lang sikt, medan t.d. biodrivstoff vil ha ein rask effekt i den nasjonale utsleppsrekneskapen. Regjeringa vil satse på tiltak som har effekt både på kort og lang sikt.

I 2013 var utsleppet frå vegtrafikken 10,1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar, noko som utgjorde 19 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Utsleppet frå veg har vore om lag uendra i dei seinaste åtte åra. Fleire køyretøy og auka køyrelengder aukar utsleppa. Meir energieffektive køyretøy og overgang frå bensin til diesel gir lågare utslepp pr. kilometer. Dette i tillegg til innblanding av biodrivstoff og elektrisitet har halde utsleppa relativt stabile. Rekningar som er gjort i samband med nasjonalbudsjettet, viser nedgang i utsleppa frå personbilar, men ein auke i utsleppa frå dei tunge køyretøya. Samla er det venta at utsleppa vil vere om lag uendra frå dagens nivå fram mot 2020. Vidare arbeid med godsoverføring frå veg til sjø og jernbane er difor eit viktig tiltak for å redusere miljøbelastninga.

For å redusere klimagassutsleppa frå vegtrafikken er det viktig med tiltak som gir lågare utslepp frå kvart køyretøy. Dette kan skje gjennom avgifter og liknande, og ved å satse på kollektivtransport, gange og sykling i storbyområda.

I Meld. St. 21 (2011–2012) *Norsk klimapolitikk* er det et mål at gjennomsnittleg utslepp frå nye personbilar ikkje skal overstige eit gjennomsnitt på 85 g CO<sub>2</sub>/km i 2020. CO<sub>2</sub>-komponenten i einongsavgifta har medverka til å vri nybilkjøp mot bilar med lågare CO<sub>2</sub>-utslepp. Utsleppa frå nye bilar er reduserte frå 177 g CO<sub>2</sub>/km i 2006 til 123 g/km i 2013, og 110 g/km første halvår 2014. Avgiftsinsentiva sidan 2007 gir ein effekt på om lag 0,2 mill. tonn i 2013. Om lag ein tidel av dette kjem av at elbilar erstattar ordinære bilar.

Ifølgje Miljødirektoratet utgjorde biodrivstoff om lag 4,2 pst. av det totale drivstoffsålet til vegtrafikk i 2013. Det er krav om 35 pst. klimaeffekt i berekraftskriteria for biodrivstoff. Utsleppsreduksjonen totalt blir da på om lag 0,15 mill. tonn CO<sub>2</sub> inkludert utslepp utanfor Noreg.

Talet på elbilar på norske vegar har auka raskt. Det var om lag 32 500 el-personbilar i Noreg 1. september 2014 mot 13 700 på same tid i 2013. Elbilar har ei rekkje avgiftsfritak og fordelar som har medverka til denne veksten.

Salet av plug-in hybridbilar som kan ladast frå straumnett og dermed verke som reine elbilar over kortare strekningar, aukar også. Frå årsskiftet 2013/2014 til august 2014 har talet på slike køyretøy auka frå 688 til om lag 1 600.

I klimaforliket står det m.a.: «Dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000», jf. Innst. 390 S (2011–2012). Vidare vedtok Stortinget i klimaforliket at andre verkemiddel for å fremme nullutslippsbilar, slik som fritak frå bom- og ferjeavgift, tilgang til kollektivfelt og gratis parkering, må sjåast i samheng med trafikkutviklinga i dei store byane. Meininga til lokale styresmaktar må òg vege tungt i vedtak om å bruke andre tiltak for å fremme nullutslippsbilar. Heilskapen i rammevilkåra for elbilar må òg sjåast i samheng med utviklinga i salet av slike køyretøy. På nokre vegstrekningar har auken i talet på elbilar ført til at busstrafikken har fått problem med å komme fram.

Rekningar viser at fritaket frå bom- og ferjeavgift vil redusere inntektene for bompengeselskapa med om lag 200–300 mill. kr i 2015 og for fergeselskapa med om lag 5 mill. kr. Vidare har Transportøkonomisk institutt berekna at kommunane går glipp av om lag 100 mill. kr. i inntekter på grunn av gratis parkering for elbilar. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen held i 2015 fram med å følgje utviklinga av trafikken i kollektivfelt og vurderer fortløpande behovet for tiltak i samråd med lokale styresmakter.

Det er rekna at verknaden av vegprosjekta som opnar i 2015, reduserer CO<sub>2</sub>-utsleppa med om lag 6 000 tonn i året.

Parsellen Langset – Kleverud på Dovrebanen vil stå ferdig i 2015, og er berekna til å gi ein netto reduksjon på 1 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar i året. Samla effekt for utslepp frå overført trafikk for den trinnvise gjennomføringa av ny grunnrute-modell frå desember 2014 og juni 2015 er berekna til ein netto reduksjon på 18 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar pr. år samanlikna med togtilbodet hausten 2012.

Klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart var i 2012 på 2,1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dette er 4,2 pst. av dei nasjonale utsleppa. Kystverket har eit overordna ansvar for ein effektiv, sikker og konkurransedyktig sjøtransport. Kystverket har ansvar for den maritime infrastrukturen, medan Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for skipa og utsleppa frå dei. Rammevilkåra for skipsfarten er i hovudsak internasjonale. Samferdselsdepartementet/Kystverket deltek i det internasjonale arbeidet innan FN sin sjøfartsorganisasjon IMO og det europeiske sjøtryggleiksbyrået EMSA for å utvikle gode regelverk og insentivordningar. Sjø elles omtalen i programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Klimagassutsleppa frå all innanlands sivil luftfart var i 2012 på 1,34 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar. Dette er 2,3 pst. av dei nasjonale utsleppa. Utslepp frå trafikken frå Noreg til første destinasjon i utlandet var på 1,3 mill. tonn. Viss det ikkje blir sett i verk tiltak, vil den venta framtidige auken i flytrafikken medføre auka klimagassutslepp. Dei viktigaste utsleppsreducerande tiltaka frå luftfart på kort sikt er knytte til utskifting av fly, effektivisering av luftrømmet og optimalisering av landingar og avgangar. Visse nye fly har t.d. om lag 30 pst. lågare drivstofforbruk pr. sete enn førre generasjon fly.

#### Lokal luftforureining og støy

*Etappe mål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy*

Indikatorar for etappemålet:

- timemiddelkonsentrasjonar av NO<sub>2</sub> over nasjonalt mål
- døgnmiddelkonsentrasjonar av svevestøv (PM<sub>10</sub>) over nasjonalt mål
- tal personar utsett for eit innandørs støynivå over 38 dB
- NO<sub>x</sub>-utslepp frå transportsektoren.

#### Lokal luftforureining

I 2013 var det til tider høge konsentrasjonar av forureining frå transport i fleire byar. Krava i forureiningsforskrifta til både nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og svevestøv (PM<sub>10</sub>) blei ikkje innfridde i Oslo, Drammen og Stavanger. I Bergen var kravet til NO<sub>2</sub> overskridd noko. Krava til døgnmiddelverdiar for svevestøv blei overskridd i Fredrikstad, medan det i Trondheim ikkje var overskridingar av NO<sub>2</sub> eller svevestøv.

Det har i fleire år vore problem med forureininga og overskridingar av nivåa fastsett i forskrifta i Oslo, Bergen, Trondheim, Drammen og Stavanger. Av den grunn er Noreg klaga inn til ESA for brot på EU-direktivet om lokal luftkvalitet (2008/50/EC).

I 2011 blei det utført målingar som tyder på at NO<sub>2</sub>-utsleppa frå nye dieslbilar er mykje høgare i kaldt vēr enn den felles europeiske typegodkjenninga viser. Ei framskriving for Oslo som Transportøkonomisk institutt og Norsk institutt for luftforskning har gjort, gir grunn til å tru at NO<sub>2</sub>-utsleppa kjem til å auke fram til og med 2015, og at krava i forskrifta til lokal luftkvalitet for NO<sub>2</sub> blir nådd mellom 2020 og 2025 utan at det blir sett i verk nye tiltak.

Statens vegvesen held fram arbeidet med målingar og prognosar for å varsle befolkninga om forureininga. Det blir arbeidd vidare med å undersøke utslepp frå bilar ved låge temperaturar. Det blir òg arbeidd med å auke kunnskapsgrunnlaget for tiltak mot lokal NO<sub>2</sub>-forureining og med å legge til rette for lokale verkemiddel. Miljødirektoratet har starta arbeidet med å lage ny beregningsmodell for luftforureining. Statens vegvesen skal samarbeide vidare med lokale og statlege miljø- og helsestyresmakter for å få meir treffsikker kunnskap og beregningar av luftkvaliteten, og for å finne tiltak for å betre luftkvaliteten.

Nye krav til utslepp av NO<sub>x</sub> blir fasa inn i perioden 2014–2016 som følgje av EURO 6/VI-krava. Dette er krav som er retta mot nye bilar og som vil føre til at desse vil ha svært låge NO<sub>2</sub>-utslepp. NO<sub>2</sub>-problemet vil derfor reduserast i takt med utskiftinga av køyretøyparken. Effekten kjem først på tunge bilar og drosjer som blir skifta ut oftare enn personbilar.

I samarbeid med kommunane held Statens vegvesen fram med tiltaka mot svevestøv i fleire byar. Det er framleis nødvendig med generelle tiltak mot svevestøv. Døme på slike tiltak er piggdekkgebyr, å sette ned fartsgrensene om vinteren og å bruke saltløysing og auka reinhald for å dempe oppvirvling av støv frå vegbana. Oslo og Bergen har innført piggdekkgebyr som gir god effekt. Piggfridelen har dei siste åra vore relativt stabil i Oslo og Bergen og var i sesongen 2013/2014 om lag 86 pst. I Stavanger, Drammen og Fredrikstad var piggfridelen høvesvis 72, 78 og 77 pst.

Utslepp av NO<sub>x</sub> medfører forsuring og overgjødsling av vann og jordsmonn. NO<sub>x</sub> blir spreidd i atmosfæren over landegrensene og mesteparten av utsleppa som forureinar i Noreg kjem frå andre land. Noreg har derfor inngått ein internasjonal avtale om å redusere utsleppa (Gøteborgprotokollen). Av utsleppa som er omfatta av Gøteborgprotokollen, blei det totalt i Noreg slept ut 160 000 tonn NO<sub>x</sub> i 2013, som er ein nedgang på 2,4 pst. frå 2012, men er framleis 4 000 tonn over krava i Gøteborgprotokollen. Hovudårsaka til nedgangen er lågare utslepp frå innanlands sjøfart og fiske. Utsleppa av NO<sub>x</sub> frå vegtrafikken var på 35 400 tonn i 2013.

#### Støy

Det er krevjande å nå måla for støy. Auka trafikk og bustadbygging i støyutsette område aukar eksponeringa, medan redusert fart og endringar i motor- og bildekkteknologi har redusert støy-

plaga. Statens vegvesen har berekna at om lag 13 000 personar som er busette ved riksveg, har innandørsstøy på over 38 dBA i bustaden sin. Nye vegar som blir lagde utanom tettstader og mindre byar, medverkar til at færre personar blir utsette for støy. I 2015 blir det gjort tiltak på om lag 130 bustader som har støynivå over 38 dBA innandørs (omfatta om lag 300 personar), og 49 bustader får tiltak på grunn av grensa i forureiningsforskrifta på 42 dBA innandørs.

Forskinga viser at dei mest kostnadseffektive tiltaka er dei som reduserer støyen ved kjelda, dvs. tiltak på asfaltdekke og bildekk. Statens vegvesen har eit program for å skaffe meir erfaring knytt til legging, vedlikehald, brukstid, kostnader og støyeffekt med vegdekke som har finkorna asfalt. I tillegg til tiltak som gjeld køyretøy, bildekk og støysvake vegdekke, er det viktig å halde ved like eksisterande støyskjermer, slik at dei gir den forventa effekten.

Kriteria for å fastsette fartsgrenser opnar for at strekningar med 80 km/t og høgare kan få lågare fartsgrense viss det er nødvendig for å oppfylle gitte miljøkrav. I 2014 startar arbeidet med å konkretisere korleis miljøomsyn kan leggest til grunn når fartsgrensene skal fastsettast.

Støytiltak på nye anlegg blir utførte etter støyreringslinjene etter plan- og bygningsloven. Statens vegvesen vil evaluere støytiltaka på strekninga E18 Gulli – Langåker for å vurdere nytta av tiltaka. Dette blir samanlikna med kostnader, estetiske forhold og barriereverknad.

Jernbaneverket berekna i 2012 at om lag 2 000 personar blir utsette for innandørs støynivå over 38 dBA frå jernbane, dei aller fleste i Oslo-området. Ferdigstilte prosjekt i 2014 bidreg med å redusere utbreiing av støy. Samstundes er det venta ein kraftig auke i trafikkmengda på nokre strekningar i tettbygde strøk etter ruteomlegginga desember 2014/juni 2015. Det er derfor venta at fleire vil bli utsette for støy over 38 dB i 2015, men auka skinnesliping kan motverke denne auken.

Ifølge Avinors statistikk har nærmare 3 500 personar eit innandørs støynivå over 38 dBA på grunn av fly- og helikoptertrafikk. Over halvparten av desse er busette ved ein av dei fem militære flyplassane. Utfasing av eldre fly gir samla reduksjon av støy sjølv ved ein trafikkkauke.

Innføring av ein ny type helikopter til offshore-transport har auka flystøyen vesentleg ved nokre flyplassar. Det må derfor gjerast tiltak på fleire bustader nær Stavanger og Bergen lufthamn. Fem bustader ved Bergen lufthamn, Flesland blei støyisolerte i 2013. Avinor tok initiativ til å opprette eit

nasjonalt helikopterstøyutval i 2012, og har arbeidd med problemet i 2013.

Fleire hamner har utarbeidd støysonekart og sett i verk tiltak mot støy etter meldingar frå dei som bur rundt hamnene.

#### Vasskvalitet og kjemikalier

Noreg har gjennom EØS-avtalen slutta seg til EUs vassdirektiv. Direktivet sett klare og konkrete mål om miljøforbetringar og legg rammene for kva som er god vassforvaltning. For å sikre gjennomføringa av vassdirektivet i Noreg har styresmaktene utarbeidd vassforskrifta. Formålet med forskrifta er å sikre at vassmiljøet, inkludert kystvatn blir skjerma og brukt på ein berekraftig måte. Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS deltek i arbeidet med å følgje opp vassforskrifta.

For vegsektoren er det først og fremst avrenning frå vegar og tunnelar som er ein utfordring for vasskvaliteten. Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon, grunnvatn og overflatevatn. Statens vegvesen innførte derfor i 2014 ein ny vinterdriftsstandard som kan påverke saltbruken. Kunnskapen som er bygd opp dei seinaste åra, m.a. frå forskingsprogrammet Salt SMART om saltmetodar og miljøkonsekvensar, blir teke i bruk for å redusere miljøskadane. Vinteren 2012/2013 var saltbruken på dei vegane Statens vegvesen har driftskontraktar for, om lag 215 000 tonn. I sesongen 2013/2014 var mengda redusert til om lag 188 000 tonn. Prosjektet NORWAT (Nordic Road Water), som starta 2012, skal auke kunnskapen om korleis ein kan planlegge, bygge og drifte vegnettet, slik at risikoen for forureining av metall og miljøgifter kan reduserast. Delar av prosjektet blir utført som eit nordisk samarbeid.

Av om lag 200 undersøkte innsjøar er 71 påverka av salt eller miljøgifter. Arbeidet med å overvake eit utval av innsjøar som ligg nær ein veg, held fram i 2015. Undersøkingane har som formål å få eit bilete av korleis forureininga utviklar seg, og bidra til ny kunnskap om konsekvensane av avrenning frå vegar. I tillegg til utfordringane med avrenning av salt og metall frå vegar i dagen, aukar også merksemda mot avrenning frå tunnelar. Vaskevatn frå tunnelane kan vere svært forureina.

Effektiv og trygg drift av vegnettet med avgrensa bruk av sprøytemiddel er ei utfordring. Statens vegvesen har i fleire år hatt ein policy om å avgrense bruken av sprøytemidlar. Reglar og rutinar for å avgrense bruken etter behov blir kontinuerleg vurdert.

Dei fleste konfliktane langs jernbanen gjeld bruk av kjemiske plantevernmidde og anna drift og vedlikehald. Jernbaneverket skal i 2015 halde fram arbeidet med å finne alternative metodar for vegetasjonskontroll og legge til rette for metodar som kan redusere eller erstatte sprøyting.

Jernbaneverket følgjer opp vassforskrifta ved å utgreie og gjennomføre utbetringstiltak ved fem moglege fiskehinder i Trøndelag, og ved å kartlegge og utgreie to forureina grunnlokalitetar som påverkar vasskvaliteten. Tiltaka er planlagt gjennomførte i 2014–2015.

Opprydding av gamal forureining, avfall og kjelder til forureining er viktige tiltak som Jernbaneverket prioriterer.

Alle Avinors lufthamner har gyldige utsleppsløyve. På Oslo lufthavn, Gardermoen, var det i 2013 sju brot på utsleppsløyva for grunnvatnet og eitt brot for vassdrag. I vintersesongen 2012–2013 brukte Avinor meir enn tillaten mengde flyavisingkjemikaliar på fem lufthamner, medan bruk av baneavisingkjemikaliar var innanfor dei tillatne mengdene som er spesifisert i løyva.

For å sikre at drifta og dei tekniske anlegga på lufthamnene tilfredsstillar krava i utsleppsløyva, blei det etter miljørisikovurderingar (2006–2010) oppretta eit større miljøprosjekt. Det er gjort utgreingar av miljøforholda, og tiltak blir gjort der det er nødvendig av omsyn til naturen. Prosjektet er planlagt avslutta innan utgangen av 2015.

Brannøvingar på Avinors lufthamner har alltid vore gjort med godkjende kjemikaliar. Tidlegare blei det øvd lokalt på alle lufthamnene med brannskum, som er ein miljøgift og ikkje lenger tillate å bruke. Avinor har kartlagt omfanget av forureininga på sine lufthamner og jobbar for å bestemme om dei utgjer uakseptabel risiko for miljøet.

Fysiske inngrep i kystsona, som t.d. flytebrygger, hamneanlegg og mudringstiltak kan påverke vasskvaliteten. Utdjupingstiltak kan t.d. medføre spreing av miljøgifter frå forureina sediment og krev løyve frå miljøstyresmaktene. Kystverket har i fleire tilfelle samarbeidd med kommunar og miljøstyresmaktene om fellesprosjekt knytt til opprydding i hamneasseng. Etaten skal ta omsyn til vasskvalitet ved søknad om tiltak etter hamne- og farvasslova, og ved eigne tiltak i hamner og farleier. Skipstrafikk inneber ein 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. Sjå elles omtale under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Naturmangfald og dyrka jord

*Etappemål: Bidra til å redusere tapet av naturmangfald*

Indikatorar for etappemålet:

- tal prosjekt med svært stor negativ konsekvens for naturmiljø
- tal utbetra registrerte konfliktar mellom transportnett og naturmangfald.

Tabell 6.13 Tal på utbetra registrerte konfliktar mellom transportnett<sup>1</sup> og naturmangfald

	Forslag 2015	Verknad etter to år i planperioden	NTP 2014–2023
Veg	9	21	89
Jernbane	0	0	425

<sup>1</sup> Avinor og Kystverket har ikkje kartlagt konfliktar med naturmangfaldet på same måte som Statens vegvesen og Jernbaneverket. Indikatoren blir derfor ikkje nytta for Avinor og Kystverket.

På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det vere vanskeleg å reversere konsekvensane for naturmangfaldet. Tap av mangfald er derfor blant dei største miljøproblema. Naturmangfaldslova og forskriftene om utvalde naturtypar og prioriterte artar gjer at ein må vere endå meir varsame både ved planlegging og bygging av nye samferdselsanlegg og ved drifta av eksisterande anlegg.

Transportetatane arbeider med å auke kunnskapen på området og integrere han i relevante

handbøker og prosedyrar. Råd og resultat frå konsekvensutgreingar skal takast med i reguleringsføresegner eller i dei ytre miljøplanane i seinare planfasar. M.a. har Jernbaneverket arbeidd med å innarbeide miljøkrav betre i utgreiings-, plan- og byggeprosessen og å føre dette vidare i drifta og vedlikehaldet. Dei miljøvurderingane som blir gjorde i tidleg fase, skal førast vidare til bygging og drift, og krav skal bli førte vidare i driftskontraktar og bli følgde opp som del av intern miljøstyring, revisjon og kontroll.

Når transportetatane planlegg nye samferdselsanlegg, prøver dei å unngå inngrep i verna naturområde, tyngre inngrep i større samanhengande naturområde, sårbare naturtypar, verdfulle kulturområde og dyrka jord. Dersom tap av viktige naturverdiar ikkje kan unngåast, skal nødvendige avbøtande og restaurerande tiltak settast i verk. Avbøtande tiltak for veg- og jernbaneutbyggingar kan t.d. vere å etablere fangdammar som hindrar spreining av slam og forureiningar frå anleggsområdet til omgivnadene eller å etablere viltovergangar eller amfibieundergangar som reduserer oppstykinga av leveområda for artane. Restaureringstiltaka skal bidra til å føre naturområde som ble midlertidig brukt under anleggsfasen, raskare tilbake til slik dei var før inngrepet.

Konsekvensar for naturmangfaldet er ein del av før- og etterundersøkingar av store anlegg der det er aktuelt. Jernbaneverket og Statens vegvesen starta i 2013 eit samarbeid om å utvikle metodikk for før- og etterundersøkingar. Det er sett i gang arbeid med å finne aktuelle pilotprosjekt på veg og bane, som kan vere utgangspunkt for oppdrag til forskingsmiljø.

Avinor planlegg å følgje opp prosjekt med etterundersøkingar etter eitt, fem og ti år der det er gjennomført store restaurerande eller avbøtande tiltak. Fleire av lufthamnene i Noreg har store naturverdiar innanfor eller i nærleiken av lufthamna, som t.d. store areal av ugjødsla eller lite gjødsla blomsterenger (slåttemark) langs rullebanene. Gjengroing og gjødsling har redusert desse naturtypane betydeleg i Noreg dei siste tiåra, så lufthamnene utgjør viktige erstattingsbiotopar. På Kristiansand lufthamn, Kjevik og Rørvik lufthamn, Ryum blei slåttemark og naturbeitemark restaurert etter anleggsarbeid langs rullebanekantane i 2012. Etterundersøkingar i 2013 og 2014 tyder på at restaureringstiltaka er vellykka.

Kystverkets hamne- og farleistiltak kan påverke naturmiljøet m.a. gjennom å spreie partiklar og endre straumforhold og vassutskifting. Kystverket har i fleire tilfelle samarbeidd med kommunar og Miljødirektoratet om fellesprosjekt for å rydde opp i forureina hamnebaseng. I planleggingsfasen for hamne- og farleistiltak blir det innhenta kunnskap om naturverdiar, og kunnskapen blir nytta til å berekne venta utslepp av partiklar og miljøgifter, vurdere effektar på naturverdiar, utvikle kontroll- og overvakingsprogram, og planlegge avbøtande tiltak. Avbøtande tiltak kan vere å ta sterkt forureina sediment til godkjent deponi eller stanse mudring og deponering i hekke- og yngleperiodar.

Ingen samferdselsprosjekt som opnar i 2015, er vurderte til å ha svært stor negativ konsekvens for naturmiljø. Det blir ikkje gjort inngrep med nærføring til nasjonalparkar eller landskapsvernområde i samband med riksveganlegg som opnar i 2015, men fem dekar naturreservat blir påverka.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har kartlagt konflikhtar mellom transportnettet og naturmangfaldet. I 2015 vil 9 registrerte konflikhtar mellom veg og naturmangfald bli utbetra. Jernbaneverket reknar ikkje med å redusere talet på registrerte konflikhtar mellom jernbane og naturmangfald i 2015. Dei fleste konflikttane langs jernbanen gjeld bruk av kjemiske plantevernmidde i terrenget langs vegen og anna drift og vedlikehald.

I perioden 2008–2013 kartla Avinor biologisk mangfald på alle lufthamnene. Lufthamnene blir følgde opp og ein rekkje tiltak blir gjennomført for å unngå konflikhtar med naturmangfald.

Statens vegvesen og Jernbaneverket tek del i ei direktoratsgruppe som samarbeider om å kartlegge og overvake naturmangfald. Kartleggingsprosjekta gir betre kunnskap om kvar det finst biologisk viktige naturtypar. Dette er nyttig i arbeidet med å planlegge nye prosjekt og å drifte og halde ved like infrastrukturen.

Mange dyr blir påkøyrd av tog eller på vegane. Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider med Miljødirektoratet om betre samordning av data om dyrepåkøyrslar langs jernbane og veg.

Som for store veg- og jernbaneprosjekt blir det gjennomført samfunnsøkonomiske analysar for alle større hamne- og farleisprosjekt. Miljøkonsekvensar av ulykkeshendingar til sjøs blir i dei samfunnsøkonomiske analysane vurdert kvalitativt med metodikk for ikkje-prisette konsekvensar. Det er store utfordringar med å samanstille både kvalitative og kvantitative konsekvensar, og Kystverket har derfor sett i gang med ein verdsettingsstudie av miljøkonsekvensar på marine økosystemtenester ved ulykkeshendingar. Det skal bereknast overslag på velferdstap ved ulike miljøskadar av utslepp frå skip. På den måten vil samfunnsøkonomiske analysar i samband med hamne- og farleisprosjekt lettare kunne vise effekten for naturmiljøet. Det blei gjennomført ein pilotstudie i 2013. Kystverket er no i gang med hovudprosjektet som er venta slutført i 2015.

*Etappemål: Avgrense inngrep i dyrka jord*

Indikator for etappemålet:

– tal daa dyrka jord til transportformål.

Tabell 6.14 Inngrep i dyrka jord

	Venta verknad i 2015	Verknad etter to år i planperioden	NTP 2014–2023
Veg	64	1 400	6 960
Jernbane	9	9	622
Luftfart	0	25	55

Dei store veg- og jernbaneanlegga som opnar i 2015 har kravd om lag 73 dekar dyrka jord. Det er vanskeleg å unngå heilt å bruke av dyrka jord. Å kompensere for dette ved å etablere nye jordbruksareal vil kunne redusere det langsiktige tapet av dyrka jord. Dette blir prøvd ut i prosjektet E18 Retvet – Vinterbro, og erfaringane derfrå vil legge grunnlag for den vidare bruken av dette verkemiddelet. Avinor planlegg ikkje tiltak i 2015 som vil krevje dyrka jord.

#### 6.2.4 Universell utforming

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er eitt av hovudmåla at transportsystemet skal bli universelt utforma. Eit universelt utforma transportsystem fører til ei generell kvalitetsheving som kjem alle reisande til gode og gjer det meir effektivt.

Satsinga skal konsentrerast om tiltak som medverkar til samanhengande, universelt utforma reisekjeder. Regjeringa vil i planperioden vidareføre arbeidet med å gjere det statlege transportsystemet universelt utforma. For å få samanhengande reisekjeder, skal det òg gjerast tiltak på tvers av forvaltningsnivåa. Det er viktig at tiltak først blir gjort der mange har nytte av dei, slik at ein får best mogeleg nytte ut av ressursane.

*Etappe mål: Medverke til at heile reisekjeder blir universelt utforma*

Indikatorar for etappemålet:

- del haldeplassar på riksvegnettet som er universelt utforma
- del viktige kollektivknutepunkt som er universelt utforma
- del jernbanestasjonar og lufthamner som er tilgjengelege
- del jernbanestasjonar og lufthamner med universelt utforma informasjonssystem
- del jernbanestasjonar og lufthamner som er universelt utforma.

Transportsystemet skal i så stor grad som mogleg kunne brukast av alle. 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 legge 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.

All ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthamner, blir bygde med universell utforming. Det meste av transportsystemet er bygd før det var krav om universell utforming. Noko er utbetra dei siste åra, men framleis er behovet for å oppgradere og å bygge om omfattande. For å syte for best mogeleg ressursbruk er det viktig å kartlegge behova godt, slik at utbetring kan skje i tilknytning til andre planlagde eller nødvendige oppgraderingar.

Jernbanestasjonar, busshaldeplassar, kollektivknutepunkt, reiseinformasjon, billettsystem, gangvegar, fortau og kryssingspunkt er alle døme på ledd i ei reisekjede. På vegnettet ligg haldeplassar og kollektivknutepunkt langs statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar. Felles planar for fornying og forpliktande samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa er nødvendig for å få samanhengande reisekjeder som er universelt utforma.

Det er om lag 6 500 busshaldeplassar langs riksvegane. Statens vegvesen arbeider med å gjere haldeplassane og knutepunkta for kollektivtransporten 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 oppgraderast til universell utforming i tiårsperioden. I tillegg kjem tiltak i bymiljøavtalane. I 2015 legg Samferdselsdepartementet opp til at 45 haldeplassar og 3 knutepunkt langs riksveg blir oppgraderte.

Oppgraderinga omfattar m.a. heving av kantstein, markering av stoppunkt og å sette opp leskur der det m.a. er betre lys og mogleg å sitte. Haldeplassar med stor trafikk blir prioriterte. Fornynging av haldeplassar blir sett i samheng med andre tiltak som blir gjennomførte langs riksvegane, t.d. utbygging av gang- og sykkelanlegg og

utbetring av gangfelt, og med arbeidet dei andre forvaltningsnivåa gjer med å betre utforminga av eigne haldeplassar og knutepunkt.

Statens vegvesen og fylkeskommunane har saman peika ut dei viktigaste knutepunkta i kvar region og stamlinjenett for lokal kollektivtransport i dei største byane. Knutepunkta er peika ut på bakgrunn av tilhøva i fylket, m.a. talet på reisande. Arbeidet med å utvikle knutepunkt skjer i samarbeid med m.a. fylkeskommunane, andre transportetatar og kommunane. Stamlinjene er peika ut i byområda Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tromsø, Ålesund, Haugesund, Agderbyen, Grenland, Vestfoldbyen, Buskerudbyen og Nedre Glommaregionen.

Krava som blir stilte til universell utforming av riksvegferjene, er skjerpa, m.a. til utforming av og tilkomst til toalett og salong. For å medverke til å nå målet om heile reisekjeder med universell utforming skal Statens vegvesen i 2015 sette i gang eit arbeid med å sjå nærmare på kaianlegga. Sentrale element her er m.a. oppstillingsplass for bil for personar med nedsett rørsleevne og tilkomst for gåande frå t.d. busshaldeplassen til ferja.

Krav som sikrar universell utforming blir innarbeidde i sentrale handbøker, rettleiarar og retningslinjer.

For betre å kunne måle utviklinga mot eit universelt utforma transportsystem vidarefører Statens vegvesen arbeidet med å få betre oversikt over graden av universell utforming på eigen infrastruktur. M.a. blir data om haldeplassar og knutepunkt registrerte og innarbeidde i eksisterande databasar. Arbeidet er tidkrevjande og vil halde fram i 2015. Data som blir samla inn, vil også på sikt vere eit viktig bidrag til arbeidet med ein nasjonal reiseplanleggjar med informasjon om tilgjengelegheitstilhøva på reiseruta. Arbeidet med ein slik reiseplanleggjar er omtalt i del II under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Jernbanenettet har 338 stasjonar. Å realisere ein universelt utforma stasjonsinfrastruktur vil ta lang tid og krevje store ressursar.

Jernbaneverket sin strategi er å gjennomføre stegvis betringar av tilgjengetilhøva. Ein stasjon blir rekna som tilgjengeleg når m.a. minst ein tilkomst til plattform er fri for hinder, og det kan nyttast rullestolrampe eller heis frå plattform og inn i toget. Universelt utforma stasjonar (den fysiske utforminga) skal m.a. ha trinnfri gangveg til plattform, leiesystem for blinde og svaksynte, og plattformhøgde som gir trinnfri inngang inn i toget. Ved utgangen av 2013 oppfylte 101 stasjonar krava

for tilgjengeleg (30 pst.) og 3 stasjonar krava for universell utforming (1 pst.). I 2014 er 2 stasjonar til venta oppgradert til krava for tilgjengeleg og seks til krava for universell utforming. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er målet i planperioden at 40–80 stasjonar til (frå utgangen av 2013) skal bli tilgjengeleg eller universelt utforma.

For at ein stasjon skal vere rekna å ha eit informasjonssystem som er universelt utforma må kundeinformasjonen vere både skriftleg og munnleg. Ved utgangen av 2013 hadde ingen jernbanestasjonar eit universelt utforma informasjonssystem. Ei omfattande oppgradering av kundeinformasjonssystem på stasjonar inneber at 142 stasjonar vil ha eit nytt system ved utgangen av 2014. Dette gir informasjon på skjerm, men inkluderer ikkje all informasjon munnleg. Jernbaneverket vil innan utgangen av 2014 ha implementert ei telefonløysing for kundeinformasjon på stasjonane. Denne løysinga gjer det mogleg for kundane å ringe og få informasjon på valde stasjon munnleg, og vil i hovudsak bli nytta av blinde og svaksynte. Jernbaneverket planlegg å oppnå universelt utforma informasjonssystem på alle stasjonar innan 2023.

I 2015 er det planlagt å oppgradere fem jernbanestasjonar på Austre linje på Østfoldbanen og stasjonane Voss, Høvik og Stabekk, slik at dei blir universelt utforma, og å gjennomføre tiltak for tilgjenge på Drammen stasjon. Ved utgangen av 2015 vil stasjonane som er rekna som universelt utforma ha om lag 5 pst. av passasjertrafikken, og dei som er rekna som tilgjengeleg ha om lag 50 pst. av trafikken.

Utbetring av mindre hindringar på stasjonane, som å merke trappetrinn, markere kontrast på glasflater og søyler, montere dørøpnarar og fjerne fysiske hindringar i gangsona, blei starta i 2012. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett som mål å gjennomføre enklare tiltak for tilgjenge på alle stasjonar innan 2017. Ved utgangen av 2014 vil 40 stasjonar vere utbeta, dvs. 12 pst. av alle stasjonar.

Arbeidet med universell utforming i Avinor AS følger krava i plan- og bygningslova for nye anlegg og krava i forskrift om universell utforming i luftfartslova for eksisterande anlegg og løysingar for å komme ombord i flya.

Universell utforming blir implementert på lufthamner i samband med nybygg eller ombyggingar. Dette omfattar terminalbygg, men òg tårn av omsyn til eigne tilsette. I Avinors prosjektadministrative handbok er det teke inn sjekklistar som skal sikre at universell utforming blir ivareteke i innleiande fasar i byggeprosessen.

I «Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes rettigheter ved lufttransport» er det krav om å kartlegge alle lufthavner for status for i kva grad krava i plan- og bygningslova til nye anlegg er oppfylt. I tillegg stiller forskrifta krav om at det skal bli utarbeidd ein plan for å sikre universell utforming.

Avinor AS har starta kartlegginga. I alt 46 lufthavner vil bli kartlagde i perioden 2014–2016. Kartleggingane skal følgjast opp med planar for å utbetre og gjennomføre tiltak. Planlegginga skal legge til rette for årlege tiltak, slik at terminal-

bygga på alle lufthavnene som Avinor disponerer, er universelt utforma i 2025. Plan for framdrift tilsvarende som Statsbygg følger.

Forskrifta stiller krav om tilfredsstillende løsningar for ombordstiging. Krava gjeld både utstyr og bruk av utstyret. Etter forskrifta skal det ligge føre ein statusrapport og ein eventuell plan for korleis krava skal fyllast opp, innan 31. desember 2014. Finn Luftfartstilsynet at rapport og eventuell plan ikkje er tilfredsstillende, kan det krevje at tiltak blir gjennomført innan 12 månader.



## 7 Omtale av særlege tema

### 7.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart, post og elektronisk kommunikasjon (ekom). Ekom inkluderer ekomnett og –tenester, medrekna internett. Frå 2014 har departementet òg ansvaret for førebyggjande sjøtryggleik, medrekna havnesikring, og beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i stortingsmeldingane om samfunnstryggleik: Meld. St. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet*, jf. Innst. 426 S (2012–2013) og Meld. St. 21 (2012–2013) *Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, jf. Innst. 425 S (2012–2013). I tillegg kjem Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre at dei behova samfunnet har for transport og kommunikasjon under freds- og tryggleikspolitiske kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Det overordna målet for dette arbeidet er å førebygge uønskte hendingar og minske følgjene av dei om dei likevel skulle oppstå, m.a. gjennom å sikre rask gjenoppretting av viktige transport- og kommunikasjonsfunksjonar. Departementet vil derfor vidareføre arbeidet med å sikre trygge og robuste transport- og kommunikasjonsnett innan bane-, veg-, kyst- og luftfartssektoren og innan ekom og post.

På bakgrunn av det overordna målet for samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren har departementet formulert fire strategiske utgangspunkt for arbeidet. Desse kjem m.a. fram i «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren» frå 2009:

- sektoren skal kontinuerleg arbeide med førebyggjande tiltak, med å styrke evne og kapasitet til å handtere kritiske situasjonar og til restituering etter kriser
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å kunne utvikle gode beredskapsplanar og tiltak

- sektoren skal utvikle gode arenaer for læring og gjensidig erfaringsoverføring
- sektoren skal kontinuerleg arbeide for ei samordna beredskapsplanlegging og krisehandtering nasjonalt og gjennom deltaking i internasjonalt arbeid.

For å fremme det overordna målet og dei strategiske utgangspunkta ovanfor vil departementet, etatane og selskapa halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Erfaringar frå øvingar og reelle hendingar blir lagde til grunn for forbetringar i planverket. Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa arrangerer eigne krisehandteringsøvingar og er med i større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå og med aktørar i andre land. Ei slik tverrsektoriell øving var «Øvelse Østlandet» som fann stad i desember 2013 i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat, og som involverte store delar av samferdselssektoren.

Departementet er ansvarleg for å ha oversikt over og styrke robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. I 2012 peika departementet ut skjermingsverdige objekt i samsvar med sikkerhetsloven og objektsikkerhetsforskriften. Gjennom prosjektet «Analyse av sårbarhet og risiko innen samferdsel – kartlegging av kritiske objekter – SAMROS II» har Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa kartlagt framføringslinjer, strekningar, knutepunkt, styringssystem o.l. som er særskild viktige for samferdselssektoren og samfunnet elles, men som ikkje nødvendigvis er omfatta av objektsikkerhetsforskriften. Prosjektet blei avslutta i 2013, men arbeidet med å sikre dei kritiske delane av samferdselsinfrastrukturen identifisert i prosjektet, held fram i 2015.

Det blir arbeid med risiko- og sårbarheitsanalysar. Alle etatane og selskapa gjennomfører eigne analysar for å ha oversikt over risiko og sårbarheit innan sitt område. I 2013 og 2014 gjennomførte Samferdselsdepartementet, etatane og selskapa ein felles analyse i prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarheitsanalyser for virk-

somheter i samferdselssektoren – SOROS». Prosjektet skal betre evna til å handtere store nasjonale kriser som rammar på tvers av sektorar og myndigheitsområde. Det er eit ledd i oppfølginga av NOU 2012: 14 *Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, og inneber at departementet, etatane og selskapa, i nært samarbeid med leiinga i kvar verksemd, gjennomgår beredskapen med utgangspunkt i ulike scenario. Scenaria er baserte på «Nasjonalt risikobilde» utvikla av Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap og Samferdselsdepartementets rapport «Krisescenarioer i samferdselssektoren – KRISIS» frå 2010. Analysen har resultert i eit strategidokument for kvar verksemd som gir retning og prioriteringar for samfunnsstryggleiksarbeidet, og ein tiltaksplan. Arbeidet med å følge opp tiltaksplanen held fram i 2015.

Fleire av etatane har auka merksemda på sikring mot tilsikta handlingar. Samferdselsdepartementet har gitt Statens jernbanetilsyn i oppdrag å utarbeide ei ordning for securityoppfølging innan jernbanesektoren, der også t-banen i Oslo er med. Det er òg satsa på å betre flyten av informasjon om denne typen truslar mellom tryggleikstene og aktørar i ekomsektoren. Kystverket har endra rutinar og varslingsystem for å få ei raskare situasjonsvurdering og ei raskare avgjerd om endring av sikringsnivået i hamnene.

Ei av årsakene til utfall av transport og kommunikasjon i Noreg er uvær som fører til flaum og skred. Endring i klima tærer òg på infrastrukturen. Samferdselsetatane arbeider derfor med klimatilpassing og med å auke evna til å oppretthalde transport og kommunikasjon trass i påkjenningar frå uvær. Post- og teletilsynet innførte i juni 2014 eit minstekrav til reservestraumkapasitet i mobilnetta, slik at netta blir meir robuste ved bortfall av straum. Kostnadene som følgjer av tiltaket blir dekt av tilbydarane. I tillegg er det i 2014 starta eit program for å styrke reservestraumkapasiteten ytterlegare på særskild utvalde plassar i kvar kommune for å handtere kriser. Dette blir finansiert med statleg tilskott. Budsjettforslaget for 2015 inneber ein auke i løyvingane til ekomtryggleik med 15 mill. kr, ut over nivået i 2014.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har saman med Norges vassdrags- og energidirektorat etablert prosjektet «Naturfare, infrastruktur, flom og skred (NIFS)». Dette er eit fireårig prosjekt som skal fullførast i 2015. Måla med prosjektet er m.a. eit tryggare samfunn med meir robust infrastruktur, trygg busetting, trygg samferdsel og god skred- og flaumvarsling.

Departementet vil i 2015 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med etatane og selskapa.

Deltaking i samfunnsstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført i departementet, etatane og selskapa.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnsstryggleik i samferdselssektoren skal etatane dekke over dei ordinære budsjetta, og dei inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sikre god framkome og eit påliteleg transport- og kommunikasjonsnett.

## 7.2 Kollektivtransport

I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Det blei også i meldinga lagt fram ein kollektivtransportpolitikk for byområda og ein for distrikta.

Ansaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og fleire etatar. Ei sentral utfordring for å gjere kollektivtrafikken konkurransedyktig og attraktiv er å samordne utvikling av tilbodet på tvers av forvaltningsnivåa, etatane, transportmidla og transportselskapa.

Handlingsplanen for kollektivtransport blei lagt fram i september 2014. Den viser kva for konkrete handlingar som staten skal sette i verk innanfor kollektivtransportområdet. Regjeringa vil følgje opp planen i dei årlege budsjetta.

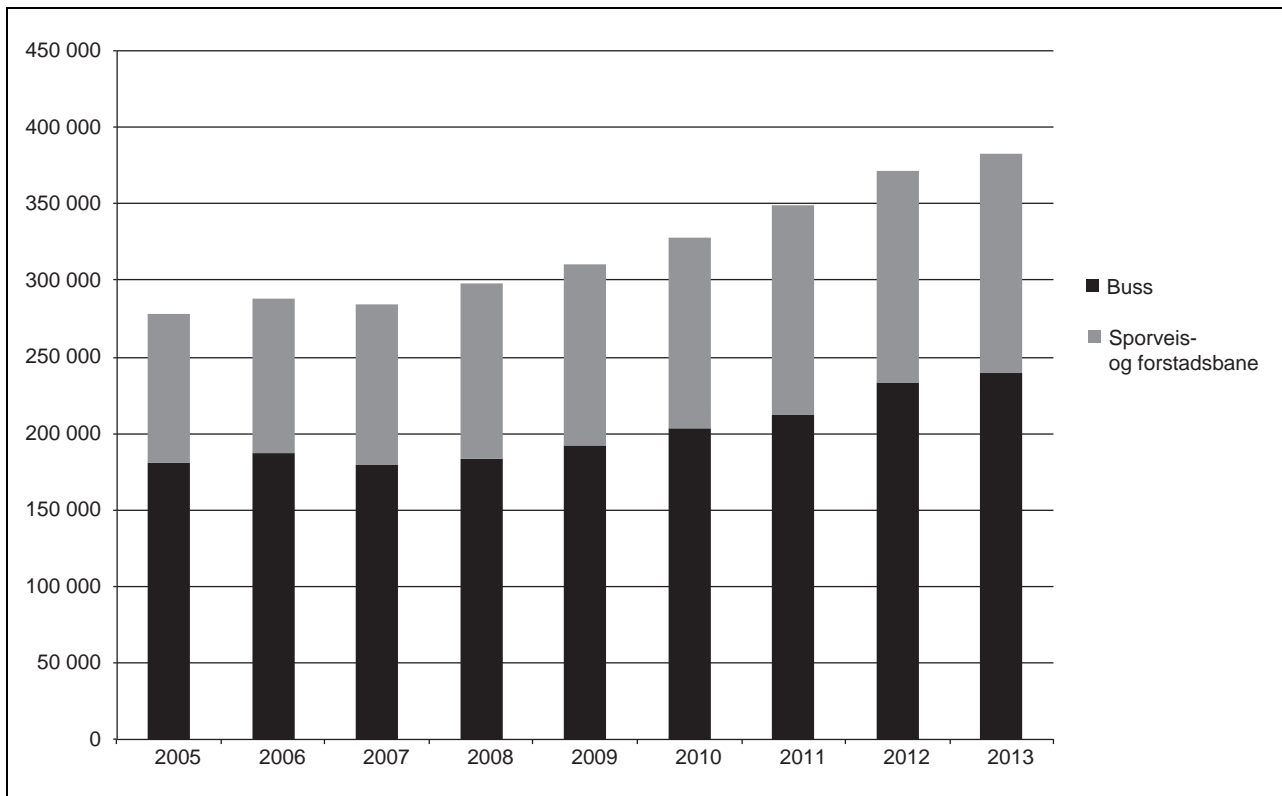
### 7.2.1 Utviklinga i kollektivtransporten

Utviklinga i kollektivtransporten har dei seinare åra vore positiv. Kollektivstatistikken frå Statistisk sentralbyrå viser at det samla sett var om lag 560 mill. passasjerar som reiste med kollektivtransport i 2013. Dette er ein auke på om lag 27 pst. frå 2005 og 3,3 pst. frå 2012. Dei siste åra har auken vore størst i Oslo, Bergen og Trondheim. Skinnegåande passasjertransport har dei siste åra hatt den største veksten med ein auke på om lag 42 pst. frå 2005 til 2013.

Om lag 383 mill. passasjerer reiste med lokal kollektivtransport i byområda (ekskl. jernbane) i 2013, som var ein auke på 3,1 pst. frå 2012. I perioden frå 2005 til 2013 har veksten i den lokale kollektivtransporten i byområda vore på om lag 38 pst. Utviklinga er vist i Figur 7.1.

### 7.2.2 Tiltak for å styrke kollektivtransporten

Statlege løyvingar til kollektivtransportssystemet går over veg- og jernbanebudsjetta. Staten gir



Figur 7.1 Kollektivpassasjerar i byområda (1 000 passasjerar)

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

vidare tilskott til kommunale og fylkeskommunale tiltak. Fylkeskommunane har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane. Etter forvaltningsreforma kan fylkeskommunane i langt større grad enn tidlegare foreta heilskaplege avvegingar mellom veg og kollektivtransport. Den

auka satsinga på fylkesvegane som regjeringa legg opp til i budsjettet for 2015, vil også bidra.

For løyvingar som er direkte retta mot kollektivtransport gir budsjettframlegget for 2015 ein auke i løyvingane på i alt 8,5 pst. frå saldert budsjett 2014.

Tabell 7.1 Løyvingar til kollektivtransport

	Saldert budsjett 2014	Forslag 2015	Pst. endr. 2014/2015
Kjøp av persontransport med tog	3 047 000	3 196 870	4,9
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	16 177 800	17 678 787	9,3
Kollektivtiltak og universell utforming, riksvegnettet	90 000	84 000	-6,7
Bymiljøavtalar		70 000	
Særskild tilskott til Fornebubanen		25 000	
Belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda	945 300	975 600	3,2
Særskilde tilskott til kollektivtransport	78 300	46 248	-40,9
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	20 338 400	22 076 005	8,5

(i 1 000 kr)

Ein viktig del av satsinga på kollektivtransport er å styrke jernbanen. Det er foreslått å løyve 17,7 mrd. kr til jernbaneinfrastruktur og drift og vedlikehald og 3,2 mrd. kr til statleg kjøp av persontransport med tog i 2015.

På vegbudsjettet blir det foreslått 84 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming på riksvegnettet. I tillegg er det lagt til grunn om lag 120 mill. kr i ekstern finansiering. Midlane vil i hovudsak bli nytta til å oppgradere haldeplassar og knutepunkt. Tiltaka for universell utforming medverkar til å heve kvaliteten og gjere kollektivtransporten meir attraktiv for alle. Oppfølging av hovudmålet om universell utforming i Nasjonal transportplan 2014–2023 er nærmare omtalt i kapittel 6.2.4.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det presentert eit opplegg for ein heilskapleg politikk i byområda, der fundamentet er eit rammeverk for å etablere bymiljøavtalar. Avtalane skal omfatte aktuelle verkemiddel i byområda, inkl. kollektivtransport og areal- og transportplanlegging. Verkemidla skal bidra til å endre transportmiddelfordelinga for å redusere klimagassutslepp og betre den lokale luftkvaliteten. Det er i 2015 sett av 70 mill. kr til bymiljøavtalar. Dette kjem i tillegg til den foreslåtte løyvinga til Fornebubanen. Samla er løyvinga 95 mill. kr høgare enn i 2014 og viser at infrastruktur i byområda er eit satsingsområde for regjeringa.

Staten har i utgangspunktet ansvar for investeringar i infrastruktur for kollektivtransport på riksveg og jernbane. For investeringar i annan lokal kollektivtransport har fylkeskommunane ansvaret. Regjeringa har varsla at ho vil sørge for forpliktande finansiering av viktige fylkeskommunale investeringstiltak for kollektivtransporten for byområda Oslo og Akershus, Bergen, Trondheim og Stavanger. Her har ein størst trafikkgrunnlag og dei største trafikale utfordringane. Staten skal her bidra med investeringstilskott som dekkjer 50 pst. av kostnadene ved prosjekta. Eit slikt tilskott vil inngå i ein bymiljøavtale for det aktuelle byområdet.

Eit statleg bidrag på 50 pst. er ei satsing som ikkje ligg inne i Nasjonal transportplan 2014–2023 og viser at regjeringa har vilje til å gjennomføre fleire viktige prosjekt enn dei som ligg innanfor dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan.

Det blir foreslått 25 mill. kr som statleg tilskott til planlegging av Fornebubanen. Det er eit vilkår for eit slikt statleg tilskott at det blir inngått ein heilskapleg bymiljøavtale for Oslo og Akershus.

Løyvingane til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda er auka betydeleg dei seinare åra. Ordninga skal stimulere byområda til å sette i verk tiltak som fremmer kollektivtransport, sykkel og gange. Det er foreslått å løyve 975,6 mill. kr til ordninga i 2015.

Statens særskilde tilskott til kollektivtransport omfattar kollektivtransport i distrikta, forsøk med betre tilbod til TT-brukarar med særlege behov og elektronisk billettering og nasjonal reiseplanleggar. I alt blir det foreslått å løyve 46,2 mill. kr til desse tiltaka i 2015. Det er foreslått å avvikle ordninga med tilskott til tilgjengeiltak frå 2015 og å avvikle ordninga med tilskott til kollektivtransport i distrikta frå 2016, jf. omtale under programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak. Med styrkinga av budsjetta til fylkeskommunane i dette budsjettet kan dei i større grad enn tidlegare foreta heilskaplege vurderingar på sitt ansvarsområde og prioritere nødvendige tiltak over eige budsjett.

Dei einskilde løyvingane til jernbane, veg og særskilde transporttiltak er omtalte i del II.

Utgifter til rutedrift over fylkeskommunale budsjett var 11,3 mrd. kr i 2013. Den fylkesvise fordelinga av desse utgiftene går fram av tabell under programkategori 13.70 i del II.

### 7.3 Nordområda

Regjeringa vil styrke infrastrukturen i nord og vidareutvikle sambandet med nabolanda.

Regjeringa har ei tredelt strategisk tilnærming til å utvikle transportinfrastrukturen i nord: Eit nord-sør perspektiv der formålet er å sikre framkome og styrke konkurransekrafta til næringslivet gjennom auka innsats for å betre infrastrukturen som bind landet saman; eit aust-vest perspektiv der formålet er å binde landsdelen betre saman og gi betre vilkår for samhandel og samarbeid med våre naboland gjennom å styrke infrastrukturen over grensene til Russland, Finland og Sverige; og eit langsiktig perspektiv der formålet er å få fram kunnskap som kan gi eit betre grunnlag for å vurdere om noverande infrastruktur i Nord-Noreg er tilpassa framtidens transportbehov. I det langsiktige perspektivet ligg òg samarbeidet med nabolanda om felles planar og konkrete tiltak for å utvikle transportsystemet i nordområda.

Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Finland tok over leiarskapen for arbeidsgruppa på transportområdet frå Noreg i september 2013. Ei ekspertgruppe med representantar for transportstyresmaktene i Sverige,

Finland, Russland og Noreg la i september 2013 fram eit forslag til ein felles transportplan for Barentsregionen. Alle transportformer er med i dette forslaget. Forslaget til plan peikar på tilhøve som påverkar transportbehovet på lang sikt og gir ei oversikt over dei viktigaste grensekryssande transportkorridorane. Ein viktig del av planen er ei tilråding om konkrete tiltak for å forbetre transportsystemet. Dei norske merknadene til planen bygger m.a. på kommentarar frå dei nordlege fylkeskommunane og andre aktørar.

For å få mest mogleg rasjonell framdrift er utbygginga av E6 vest for Alta finansiert over ein eigen post i vegbudsjettet. Samferdselsdepartementet prioriterer innanfor ramma for 2015 statlege midlar til å sluttfinansiere prosjektet E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft. Vidare blir det prioritert midlar til å vidareføre utbygginga av E6 Halselv – Møllnes og starte prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta.

E105 Storskog – Hesseng i Finnmark er det einaste vegsambandet mellom Noreg og Russland. Trafikken til og frå Russland har auka. Arbeidet på strekninga starta i 2011. For 2015 blir det prioritert midlar til sluttoppgjær for prosjektet E105 Storskog – Elvenes som opna i 2013, og til å vidareføre prosjektet E105 Elvenes – Hesseng. For å sikre kostnadseffektiv anleggsdrift blir dei to etappane Rundvannet – Hesseng og Elvenes – Rundvannet på strekninga bygd ut samstundes. Anleggsstart var i august 2014, og prosjekta er planlagt opna for trafikk i 2016.

I Nordland er det sett av midlar til å starte utbygginga av prosjektet E6 Helgeland nord. Prosjektet omfattar utbetring av til saman 62 km veg fordelt på 10 delstrekningar mellom Korgen og Bolna, og er venta å redusere reisetida med om lag 11 minutt. Det vil bli prøvd ut ein ny type kontrakt der same entreprenør skal ha ansvaret både for utbetningsarbeidet og det meste av drifta og vedlikehaldet på strekninga. Det er òg sett av midlar til å starte utbetningsarbeid i fleire av tunnelane på E6 mellom Korgfjellet og Fauske i Nordland. Prosjektet E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring på E10 Trældal – Leirvik, blir vidareført i 2015. Anleggsarbeida tok til i februar 2013. Hålogalandsbrua vil erstatte Rombaksbrua som hovudveg mellom Narvik og Bjerkvik. Dette vil gi store gevinstar for framkome. E6 vil bli 18 km kortare, og køyretida mellom Narvik og Bjerkvik og Harstad/Narvik lufthamn, Evenes vil bli 15–20 minutt mindre. Skredsikringa av E10 er planlagt ferdig i oktober 2014, medan Hålogalandsbrua etter planen blir opna for trafikk i 2017.

I Troms held utbygginga av prosjekta E6 over Sørkjosfjellet og E6 Indre Nordnes – Skardalen fram i 2015. Vidare er det sett av midlar til restarbeid til utbetring av E8 Riksgrensen – Skibotn, som blir opna for trafikk i november 2014. Prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen omfattar utbygging av ein om lag 8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet. Det vil føre til at E6 blir 7,8 km kortare, og køyretida redusert med om lag 10 minutt.

Vidare er det sett av midlar til skredsikring og til å gjennomføre utbetringstiltak på eksisterande vegar i Nord-Noreg, som breiddutvidingar, fjerning av flaskehalsar og utbetring av særleg trafikkfarlege punkt.

Regjeringa har bestemt at E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms skal planleggast for gjennomføring som eit OPS-prosjekt.

I Prop. 21 S (2013–2014) *Endringar i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet* blei den statlege ramma til E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft (vest for Alta) auka slik at det ikkje blir innkrevjing av bompengar i dette prosjektet. I Prop. 55 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland* blei m.a. den statlege ramma til prosjektet auka med 300 mill. kr samanlikna med Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Talet på bomstasjonar på strekninga vil bli redusert frå tre til to, og det blir noko lågare takstar i dei to stasjonane som er att.

Tiltak på vegnettet er nærmare omtalt i del II under Vegformål.

Den differensierte arbeidsgivaravgifta er endra. Verksemder i transportsektoren er m.a. ikkje lengre omfatta av denne. Regjeringa foreslår kompensasjon m.a. i form av infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Regjeringa foreslår kompensasjon m.a. i form av infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. På veg vil løyvinga m.a. gå til å utbetre flaskehalsar/bruer og dekkelegging i dei tre fylka og førebuande arbeid på rv 77 Tjernfjellet i Nordland og E6 Kvænangsfjellet i Troms. Løyvinga til jernbane vil gå til profilutvidingar på Katterat kryssingsspor på Ofotbanen og på Nordlandsbanen til å forlenge kryssingssporet og etablere haldeplass ved Reitan/Oteråga for reisande til/frå forsvarsanlegget på Reitan. På kystområdet blir farleia inn til Polarbase Hammerfest utvida og innseglingstilhøva inn til kvartsittbrotet i Leirpollen i Tana utbetra. Tiltaka er omtalte i del II under Vegformål, Jernbaneformål og Kystforvaltning.

I dag går om lag 2/3 av godstransporten på jernbane i Noreg målt i tonn på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige er banen viktig for godstransporten mellom Sør-Noreg og Nord-Noreg. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett av 1,6 mrd. 2013-kr til investeringstiltak på Ofotbanen. Tiltaka gjeld auka kryssingskapasitet, straumforsyning og terminal- og stasjonstiltak.

I 2015 blir arbeida med Bjørnfjell kryssingsspor og vidareføring av arbeida med Rombak kryssingsspor prioritert. Vidare blir det sett av midlar til å forsterke omformarkapasiteten på banen og til å planlegge nye kryssingsspor på Sørterbekk og Djupvik.

Prognosane til malmtransportørane tilseier at det om nokre år kan bli behov for auka kapasitet i form av dobbeltspor på Ofotbanen. Dette er eit prosjekt som må vurderast nærmare, også i samråd med svenske styresmakter, og der alternativ finansiering i form av brukarbetaling vil kunne vere aktuelt.

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor AS i oppdrag å gjennomføre detaljplanlegging og utforming av konsesjon for ny lufthamn ved Mo i Rana. Regjeringa har avgjort at det ikkje skal gjennomførast ei konseptvalutgreiing (KVU) eller ei kvalitetssikring av konseptvalet (KS1) i samband med planlegginga av ei ny lufthamn. På oppdrag frå Samferdselsdepartementet blir det gjennomført ei ekstern utgreiing av konsekvensar av å endre lufthamnstrukturen på Helgeland, medrekna oppdaterte samfunnsøkonomiske analysar.

Vidare blei Avinor bede om å slutføre flyfaglege utgreingar ved Hammerfest og i Lofoten. Departementet kjem tilbake til vidare prosess.

Arbeidet med å overføre ansvaret for flyplassdrifta på Bodø lufthamn frå Forsvaret til Avinor er starta, og vil bli vidareført i 2015.

Regjeringa vil at Noreg skal vere til stades på Jan Mayen også etter at Loran-C-stasjonen på øya blir lagt ned frå 1. januar 2016. Den geografiske plasseringa gjer øya godt egna for lokalisering av bakkestasjonar som gir satellittbaserte navigasjonssystem betre yting i nordlege havområde.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining og den førebyggjande sjøtryggleiken i nord, og ivareta norske kyststatsinteresser internasjonalt når det skal utviklast regelverk.

Etableringa av BarentsWatch er eit konkret resultat av nordområdepolitikken. BarentsWatch er eit overvåkings- og informasjonssystem som til ein kvar tid skal gi ei samla og heilskapleg over-

sikt over det som skjer i norske hav- og kystområde. Kystverket leier dette arbeidet, som om lag 25 etatar og forskingsinstitusjonar deltek i. Systemet er viktig m.a. for å vise den omfattande aktiviteten Noreg har i nordområda.

Norsk Romsenter og Kystverket har inngått eit forpliktande samarbeid for å sikre at den nasjonale evna til satellittbasert AIS-overvaking av fartøy blir vidareført. I juli 2014 blei den nye norske satellitten AISSat-2 sett i drift. Med to satellittar i bane er skipsovervakinga av dei norske havområda styrkt ytterlegare.

Kystverket er i gang med å utarbeide ein miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen. Analysen vil gi eit betre grunnlag for å dimensjonere beredskapen mot akutt forureining ved Svalbard og Jan Mayen. Kystverket er med i arbeidet med å utarbeide og følgje opp heilskaplege forvaltningsplanar for det marine miljøet i Barentshavet og Norskehavet.

Regjeringa vidarefører arbeidet med å opprette ei analyseining ved Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø. Trafikksentralen overvaker norske farvatn og farvatna rundt Svalbard og Jan Mayen og har store mengder informasjon om skipstrafikken. Ei analyseining vil gjere det mogleg å styrke arbeidet med å analysere og systematisere denne informasjonen. Eininga skal bemannast av personell frå Kystverket og Fiskeridirektoratet. Oppgåvene vil først og fremst vere knytt til etatane sine ansvarsområde. Dette inneber m.a. å avdekke ulovleg fiske, transport av ulovleg fisk og avvik frå regelverk og prosedyrar for transport av farleg og forureina last. Eininga kan òg få fram informasjon som vil vere interessant for andre offentlege etatar som tollvesen og politi.

I tråd med regjeringsplattforma skal det etablerast ein miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesteralen, og arbeidet med å vurdere form og innhald er i gang.

Under ministermøtet i Arktisk råd i 2013 underteikna dei åtte arktiske medlemsstatane ein folkerettsleg bindande avtale om å samarbeide om handtering av akutt marin oljeforureining i arktiske område. Vidare vedtok ministrane å opprette ei oppdragsgruppe for å utarbeide ein handlingsplan for korleis Arktisk råd kan medverke til å førebygge oljeutslepp i Arktis. Dette arbeidet skal vere avslutta innan neste ministermøte i 2015. Samferdselsdepartementet leier den norske delegasjonen og har det faglege ansvaret for førebyggjande sjøtryggleik.

## 7.4 Forenklingsarbeid, modernisering og betre gjennomføringskraft

I den politiske plattformen for regjeringa er det varsla fleire tiltak for fornying og modernisering. Dette er nødvendig for å effektivisere offentleg sektor og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.

I transportsektoren vil regjeringa ta nye organisatoriske løysingar i bruk for å få høgare tempo på utbyggingane og for å få meir ut av ressursane. I tillegg til å auke løyvingane vil regjeringa gjennomføre ei større reform av transportsektoren.

Stortinget har gjennom behandlinga av Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* slutta seg til at Statens vegvesen og Jernbaneverket skal gjennomføre eit effektiviseringsprogram. Ressursar som blir frigjorde gjennom effektiviseringstiltak skal omdisponerast slik at ein størst mogleg del av løyvinga til etatane blir nytta til å utvikle det nasjonale transportsystemet. Regjeringa vil følgje opp og styrkje arbeidet med effektivisering og auka produktivitet i transportetatane.

For å gi insentiv til meir effektiv statleg drift og skape handlingsrom for prioriteringar blir det innført ei avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform. Delar av gevinstane frå mindre byråkrati og meir effektiv bruk av pengane blir i dei årlege budsjetta overførte til fellesskapet. Innhentinga er sett til 0,5 pst. av driftsutgiftene i verksemdene.

### 7.4.1 Reform av transportsektoren

Samferdselsdepartementet har starta eit omfattande reformarbeid. Formålet med Transportreforma 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. For å sikre at gevinstane ved dei ulike reformene kan komme til nytte så raskt som mogleg, vil det likevel vere aktuelt å utarbeide og foreslå konkrete løysingar etter kvart som dei er klare.

Reformarbeidet er omfattande og krev ekstern kompetanse i periodar. Regjeringa foreslår derfor å løyve 12 mill. kr til kjøp av slik kompetanse, jf. omtale av kap. 1300, post 21.

#### *Arbeidet med Nasjonal transportplan*

Arbeidet med ein ny Nasjonal transportplan er starta. I mars 2014 fekk transportetatane og Avi-

nor AS retningslinjer for analyse- og strategiarbeidet. Dette arbeidet vil munne ut i ein rapport i februar 2015. Regjeringa vil, m.a. på bakgrunn av denne rapporten, lage nye retningslinjer for planfasen i arbeidet med Nasjonal transportplan. Her vil det også bli vurdert nærmare om infrastrukturtiltak kan nyttast i arbeidet med kommunesamanslåingar, jf. Prop. 95 S og Innst. 300 S (2013–2014). I denne samanhengen vil det òg bli vurdert å utvikle Nasjonal transportplan i ei meir strategisk retning der Stortinget skal kunne vedta nasjonale planar med mål, rammer, tiltak, finansiering og samfunnsøkonomisk lønnsemd, medan fagetatar og selskap i større grad tek ansvar for detaljar og gjennomføring. Innrettinga på Nasjonal transportplan må òg tilpassast dei endringane det no blir arbeidd med for å reformere og effektivisere transportsektoren.

#### *Utbyggingsselskap for veg*

Etablering av utbyggingsselskap for veg er omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luffart, veg og jernbane*, jf. Innst. 255 S (2013–2014) og Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringar i statsbudsjettet 2014*, jf. Innst. 260 S (2013–2014).

Departementet tek sikte på at utbyggingsselskapet blir etablert i løpet av 2015, og er operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekt snarast mogleg etter etableringa. Departementet prioriterer arbeidet med å etablere selskapet og vil på eigna måte legge fram eit samla opplegg for Stortinget med styring, finansiering, oppstartsportefølje og andre oppgåver for utbyggingsselskapet. Forslaget vil òg omtale nødvendige lovendringar m.m.

Vidare tek departementet sikte på å opprette eit interimsselskap hausten 2014, jf. Prop. 93 S (2013–2014). Interimsselskapet skal førebu og legge til rette for at utbyggingsselskapet kan vere operativt snarast mogleg etter etableringa og vil vere ein viktig samarbeidspart for departementet fram til utbyggingsselskapet er etablert. Det blir foreslått at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre driftsutgifter for interimsselskapet på kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskott til drift, mot tilsvarende innsparring på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyre-tøytilsyn m.m., jf. forslag til romartalsvedtak.

### Reform av jernbanesektoren

Ei reformering av norsk jernbane er eit sentralt område i regjeringas arbeid med å reformere transportsektoren.

Regjeringa vil at jernbanen skal bidra til å nå viktige samfunns mål, særleg knytte til framkome og miljø. Dette gjer det nødvendig med ein velfungerande jernbane. Utfordringane for jernbanen er godt kjent.

Jernbanen har dei siste åra fått meir ressursar for å betre driftsstabiliteten og auke kapasiteten. Dette har gitt ei positiv utvikling, særleg for persontransporten. Det er likevel strukturelle utfordringar i sektoren, m.a. dårleg utvikla insentivsystem mellom aktørane. Regjeringa meiner desse manglane bør få større merksemd.

Regjeringa legg opp til at jernbanesektoren får ein betre styringsstruktur, ei meir forretningsmessig organisasjonsform og tydelegare mål. Regjeringa ønskjer å utvikle eit heilskapleg og effektivt styringssystem med ein tydeleg og tenleg finansierings- og insentivstruktur. Det er òg viktig med ei sterkare kundeorientering, både når det gjeld person- og godstransport.

Heile jernbanesektoren vil bli omfatta av reformarbeidet, og arbeidet er breitt lagt opp. Jernbanen er eit system med mange element og funksjonar som er knytte saman. Dette viser at vi må finne løysingar som sikrar at dei ulike delane i sektoren fungerer godt saman. Planlegging og utbygging av ny infrastruktur og investeringar i materiell må t.d. sjåast under eitt for å utvikle det togtilbodet ein ønskjer for framtida.

Reformarbeidet kan gi som resultat at det vil bli etablert fleire aktørar slik at roller og kompetanse kan reindyrkast eller slik at ein får auka konkurranse og dermed ein meir effektiv ressursbruk. Det vil vere viktig å lage ordningar som gjer at samfunnet samla sett får ein betre jernbane for dei ressursane som går til sektoren. I arbeidet vil organiseringa av Jernbaneverket og NSB AS bli vurdert ut frå formåla med reforma.

Regjeringa vil auke bruken av konkurranse i sektoren der det er naturleg. Det vil gi betre utnytting av ressursane, eit sterkare kundefokus og hjelpe til med nyskaping. Det vil bli lagt til rette for konkurranse om å drive persontogtilbod. Konkurranse om persontogtilbodet vil bli innført gradvis. Regjeringa vil også vurdere andre område som eignar seg for konkurranse. Ein fungerande konkurranse krev at eksisterande og nye aktørar får like rammevilkår. Staten må legge til rette for dette, og eigarskap til m.a. rullande materiell,

verkstadar og stasjonar blir vurdert i denne samanhengen. Forvaltningsoppgåver i jernbanesektoren skal framleis ligge i eit offentleg organ direkte underlagd Samferdselsdepartementet. For andre statlege oppgåver vil eigna organisering, styringsstruktur og tilknytingsform til staten bli analysert og vurdert, medrekna statleg eigarskap og ev. utskilling av verksemd.

Regjeringa vil komme tilbake til Stortinget med eit konkret forslag til korleis norsk jernbanesektor bør endrast. Reforma vil måtte gjennomførast gradvist over lang tid, men med eit tydeleg mål.

Våren 2014 inviterte Samferdselsdepartementet ulike aktørar til å komme med synspunkt på sentrale tema i jernbanereforma. Departementet har fått ei rekkje forslag. I det vidare vil departementet legge vekt på ein open prosess og vil også involvere aktørar og bransjeorganisasjonar på ein tenleg måte.

### Luftfart og kystforvaltning

Luftfart og sjøfart inngår i det samla transporttilbodet i Noreg. Det vil også på desse områda bli lagt opp til fleire tiltak for forbetring og effektivisering. Tiltak på luftfartsområdet går fram under programkategori 21.20 Luftfartsformål, medan tiltak innan kystforvaltning er omtalt under programkategori 21.60.

#### 7.4.2 Program for effektivisering av Statens vegvesen og Jernbaneverket

Det har i dei seinare åra vore ei betydeleg opptrapping av dei økonomiske rammene til Statens vegvesen og Jernbaneverket. Samstundes har det, for ein stor del som følgje av den auka innsatsen, vore ein sterk auke i talet på tilsette i etatane. Talet på tilsette i Statens vegvesen auka med 1 480 frå 2010 til 2014. Pr. 1. mars 2014 hadde etaten 6 970 tilsette. I Jernbaneverket auka talet på tilsette i same periode med 1 040, og etaten hadde 3 996 tilsette pr. 1. mars 2014. Regjeringa er oppteken av at talet på tilsette ikkje skal auke i same tempo framover.

Både Statens vegvesen og Jernbaneverket skal gjennomføre eit effektiviseringsprogram der det er venta auka effektivitet og produktivitet, i tillegg til at det blir frigjort ressursar til å utvikle veg- og jernbanenettet. Innan 2023 skal Statens vegvesen og Jernbaneverket redusere kostnadene som dei sjølv kan påverke med 10–15 pst. samanlikna med forventta utvikling utan effektivisering.



### *Jernbaneverket*

Jernbaneverket har etablert eit effektiviseringsprogram som omfattar alle kjerneområde, inkludert drift og vedlikehald, administrasjon og støtteprosessar og anleggsmarknaden. Formålet med effektiviseringstiltaka både innanfor kjernefunksjonane og støttefunksjonane er å omdisponere midlar og produsere meir kostnadseffektivt, slik at Jernbaneverket innanfor eit samla budsjett kan oppretthalde tilfredsstillende nivå på vedlikehald og fornying. Etaten har i 2013 og 2014 kartlagt moglegheitene for innsparing og estimert gevinstpotensialet.

Effektiviseringsprogrammet har ein samla plan for årleg effektiviseringsgevinst på 0,5 mrd. kr ved utgangen av 2017, og ein plan for effektiviseringsgevinstar på om lag 1,1 mrd. kr ved utgangen av 2023. Gevinstane er planlagt realiserte gjennom fire delprogram:

- Effektiv planlegging og bygging: Formålet er å effektivisere prosjektgjennomføringa i planleggings- og prosjekteringsfasen, redusere kostnader til byggherrefunksjonane, og redusere entrepris- og rådgivingskostnader. Tiltaka som blir sette i gang, vil gi både kvalitative og økonomiske gevinstar. Dei økonomiske gevinstane er estimert til i underkant av 100 mill. kr i 2017. Det er vedteke tiltak som både vil påverke dei interne kostnadene innanfor planlegging og byggherre, og betre kostnadsstyring i investeringsprosjekt generelt.
- Effektiv drift og vedlikehald: Formålet er meir effektiv ressursbruk på tvers av geografi og fag. Dette vil skje gjennom tiltak knytte til fornying og standardisering av maskinparken, og vidareutvikling av tilstandsmåling for ytterlegare å optimalisere vedlikehaldsressursane. Det er rekna ut at den årlege effektiviseringsgevinsten innanfor drift og vedlikehald innan 2017 vil ligge på om lag 220 mill. kr, der 115 mill. kr er meir effektiv ressursutnytting og 100–105 mill. kr er meir effektiv bruk av verktoy, utstyr og lagerlogistikk.
- Effektiv trafikkstyring: Formålet er å effektivisere trafikkstyringa ved å innføre ny teknologi som automatiserer dagens manuelle prosessar og aukar kvaliteten. Den årlege effektiviseringsgevinsten innanfor trafikkstyring er berekna til om lag 30 mill. kr innan 2017.
- Effektiv støtte: Formålet er å eliminere unødige arbeidsoppgåver, forenkle arbeidsprosessar og forbedre systemstøtta innanfor ei rekke administrative funksjonar. Den årlege effektiviseringsgevinsten innanfor administra-

sjon og støtteprosessar er berekna til om lag 200 mill. kr innan 2017.

Målet for tiltaka som blir gjennomførte i 2014 og 2015 er ei årleg effektivisering på 200 mill. kr. Gevinstane er planlagt tekne ut gjennom effektiviserings- og produktivetsforbetringar av drift og vedlikehald, og ved å frigjere midlar til fornying av og investering i infrastrukturen.

### *Statens vegvesen*

Statens vegvesen har utarbeidd eit program for effektivisering av etaten for perioden 2014–2023. Programmet rettar seg mot Statens vegvesen si verksemd innafor byggherrefunksjonen, planlegging, trafikant- og kjøretøyfunksjonar, forvaltning av riks- og fylkesvegar og interne støttefunksjonar. I tråd med målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 skal etaten innan 2023 redusere kostnadene som etaten kan påverke med 10–15 pst. samanlikna med forventa utvikling utan effektivisering. Vidare skal det leggst til rette for effektivisering i anleggsmarknaden.

Det er sett konkrete mål for effektivisering/ innsparing for kvart år fram til og med 2017. For 2014 utgjer dette vel 100 mill. kr. Effektiviseringa skal i første rekke skje gjennom reduserte reisekostnader, kritisk vurdering av møteaktiviteten og meir effektiv og målretta kompetanseutvikling.

Arbeidet med effektivisering i 2015 skal gi ei ytterlegare innsparing på om lag 200 mill. kr, slik at total innsparing blir om lag 310 mill. kr. I tillegg til å vidareføre tiltaka frå 2014 skal effektiviseringa i 2015 rette seg mot:

- Leiing og støttefunksjonar: Effektiviseringstiltak innan dette området er knytte til forenkling av sentrale prosessar, t.d. er prosessane for budsjett og resultatavtalane for 2015 gjennomført som ein felles prosess.
- Statens vegvesen skal vidare ta i bruk nyare teknologi og avvikle bruk av fasttelefoni, og legge til rette for at etaten i auka grad har rette IKT-løysingar.
- Effektivitet og kvalitet på HR-systema skal sikrast gjennom m.a. ny rapporteringsløysing og betre integrasjon mellom systema. Vidare skal det effektiviserast innan forvaltninga av bygg og eigedom, med særskilt vekt på areal, ny strategi for innkjøp og standardisering av køyretøy. Innan informasjonsforvaltning er det fleire tiltak som omhandlar forenkling av digital og papirbasert informasjonshandtering.
- Trafikant og køyretøy: Det vil bli innført en rekke nye sjølvbetjeningsløysingar i 2015 som

vil redusere behovet for å møte opp på trafikkstasjonane.

- Planlegging etter plan- og bygningslova: Halde fram arbeidet med å effektivisere planlegginga. Målet med arbeidet er å gjere planlegginga av vegprosjekt meir målretta. Meir effektiv planlegging vil òg legge til rette for auka framdrift og reduserte kostnader knytt til Statens vegvesens planleggingsoppgåver.

Gevinstane i 2014 og 2015 er planlagt tekne ut gjennom å frigjere midlar til vedlikehald av og fornying/investeringar i infrastrukturen.

### 7.4.3 Effektivisering av planprosessane

Det går fram av den politiske plattformen til regjeringa at ein vil sjå på fleire tiltak for å få ned planleggingstida. Ei arbeidsgruppe vil foreslå effektiviseringstiltak i samferdselssektoren. I tillegg er det arbeid vidare med å følgje opp tidlegare føreslåtte tiltak i ein rapport frå september 2013.

Departementet har gitt unntak for konseptvalutgreiing (KVU) for strekningar, sjølv om investeringane er over 750 mill. kr. Unntaka frå KVU er gitte på bakgrunn av at det på desse strekningane i all hovudsak er lagt til grunn standardhevingar og forbetringar langs eksisterande trasé, slik at det ikkje er reelle konseptuelle alternativ for prosjekta. I samband med neste nasjonale transportplan skal det utarbeidast skal det utarbeidast sju KVU-ar i vegsektoren, som er langt færre enn ved førre rullering av transportplanen. Dette reduserer tidsbruken. Departementet vil nytte KVU og ekstern kvalitetssikring, KS1, til å gi føringar for planlegging etter plan- og bygningslova og til å samordne prosessane betre.

I samband med stamnettutgreiingane som blir utarbeidde som del av arbeidet med neste nasjonale transportplan vil det bli vurdert kva for strekningar der hovudstrategien vil vere å utbetre eksisterande veg. Dette vil kunne redusere bruken av KVU/KS1 for desse strekningane og gjere planlegging etter plan- og bygningslova enklare.

I tillegg arbeider Jernbaneverket og Statens vegvesen med ei rekkje ulike interne effektiviseringstiltak for å forenkle og betre planprosessane.

## 7.5 Konkurransetilhøve og marknad

Den store auken i oppgåver innan veg og jernbane gjer at Statens vegvesen og Jernbaneverket er dominerande oppdragsgivarar i anleggsmarkna-

den. Transportetatane er avhengige av ein velfungerande leverandørmarknad som er tilpassa oppgåvene for å kunne utføre dei på ein sikker, etisk og effektiv måte. I 2014 vil Jernbaneverket kjøpe varer og tenester for om lag 13,2 mrd. kr, og Statens vegvesen vil, under statleg ansvarsområde, kjøpe varer og tenester for 30 mrd. kr. Med auka løyvingar i 2015 aukar kjøpet av varer og tenester.

Leverandørmarknaden omfattar både nasjonale og internasjonale aktørar, prosjekterande aktørar (rådgivarar og arkitektar), entreprenørar, utstys- og materialleverandørar og ulike spesialfirma. Ein velfungerande leverandørmarknad sikrar god konkurranse.

Transportetatane si oppdragsmengde i rådgivarmarknaden vil bli omfattande dei kommande åra som følgje av mange prosjekt. Dette stiller store krav til kapasitet og kompetanse. Den norske rådgivarbransjen har auka kapasiteten innan samferdsel dei siste åra gjennom rekruttering og samarbeid med utanlandske selskap. Fleire av dei store rådgivarselskapa er delar av større internasjonale konsern, og det er også nokre reine utanlandske rådgivarar i den norske marknaden. Rådgivarkompetansen og -kapasiteten er generelt vurdert som god. Innan prosjektering av jernbaneteknikk og signal etterlyser marknaden fleire oppdrag for å halde på og utvikle kompetanse. Jernbaneverket vil i aukande grad sette ut oppgåver i marknaden.

I entreprenørmarknaden har det på jernbansida vore relativt få tilbydarar og aukande prisar på kontraktane i dei mindre regionale prosjekta. For å tilpasse kontraktane til den regionale marknaden blir kontraktstrategien gjennomgått. Dei siste åra har Jernbaneverket auka storleiken på kontraktane for å vere meir attraktive i entreprenørmarknaden og for å redusere talet på kontaktpunkt og eiga involvering. Dette strategiskiftet har gitt ønskt effekt, og det har vore stor interesse for dei største jernbanekontraktane. Jernbaneverket går derfor i retning av større entreprisar innan alle fagdisiplinar og fleirdisiplinkontraktar. Ein betre marknadstilpassing til bransjen sine føresetnader vil bli nøye vurdert for kvart prosjekt. Jernbaneverket vurderer at bransjen har tilstrekkeleg kapasitet til å levere tenester til jernbanen, men det vil krevje aktivt samarbeid for å utvikle og halde på kompetanse og selskap i leverandørledet.

Konkurransen om kontraktane i dei store vegprosjekta har vore god, men på nokre anlegg har det vore få tilbydarar og høgare prisar enn venta. Det gjer det nødvendig å vurdere kontraktstrategi når det gjeld entreprisreform, storleik og inndeling

av kontraktane på dei kommande prosjekta. På dei mindre vegkontraktane er det god konkurranse i ein stor marknad av mindre og mellomstore entreprenørar over heile landet. Analysar frå Maskinentreprenørenes Forbund viser at det er ledig kapasitet for vegbygging særleg hos dei mindre verksemdene. Det er også regionale skilnader, og det er størst ledig kapasitet i Nord-, Midt- og Sør-Noreg. Dette er entreprenørar med kompetanse både på anlegg og vedlikehald.

Det er tilfredsstillande konkurranse om drifts- og vedlikehaldskontraktane både på veg og jernbane. På vegsida er kostnadene på same nivå som i dei fem år gamle kontraktane som no blir avløyste, sjølv om nye kontraktar er meir omfattande. Jernbaneverket arbeider med å betre kommunikasjonen med bransjen for å vere meir føreseieleg og fordele oppgåvene over ein lengre sesong. Etaten har ein ambisjon om å bruke meir langsiktige kontraktar innan vedlikehaldet av jernbaneinfrastrukturen. Jernbaneverket si erfaring er at langsiktige kontraktar kan gi omkring 10 pst. lågare prisar enn tilsvarande kortsiktige kontraktar. For å kunne ta i bruk meir langsiktige kontraktar er det foreslått å auke fullmaktsrammene til Jernbaneverket. Auka bruk av meir langsiktige kontraktar gir over tid mindre handlefridom i budsjettet, og prioriteringane må derfor bli meir føreseielege.

I asfaltmarknaden er Statens vegvesen den dominerande oppdragsgivaren med opp mot halvparten av totalmarknaden. Marknaden er dominert av dei tre største asfaltentreprenørane. Konkurransen er ulik, men er størst på Austlandet og minst i Nord-Noreg.

Gjennom dialog med bransjen søker etatane å legge tilhøva til rette for å utnytte og utvikle kapasitet, kompetanse og gjennomføringsevne i leverandørmarknaden. Dette gjeld både innan prosjektering og utføring, på nyanlegg, utbetring, vedlikehald og drift og på meir spesialiserte oppgåver innan veg-, elektro- og jernbaneteknikk. Dialogen med bransjen stadfestar at oppdraga innan veg og jernbane er attraktive, og tilbakemeldingane frå bransjen blir innarbeidde i prosjekt- og kontraktstrategiane.

Ei utfordring framover er den vesentlege auken i bygginga av nye tunnelar samtidig med at det skal gjennomførast eit omfattande rehabiliteringsprogram for eksisterande tunnelar både på veg og jernbane. Denne omfattande aktiviteten gjer det nødvendig å følgje spesielt med på tunnelområdet. Bransjen har gitt tilbakemelding om at det er kapasitet til å ta denne auken, og Statens vegvesen har invitert bransjen til ein dialog for å

samordne programmet for tunnelrehabilitering og utvikling av kompetanse og kapasitet for denne typen oppgåver.

Den sterke satsinga på infrastruktur med eit aukande tal på større og krevjande prosjekt gjer at Noreg også internasjonalt blir oppfatta som eit viktig vekstområde innan anlegg. Dei utanlandske aktørane har ulike tilnærmingar til den norske marknaden; om dei går inn med tilbod aleine eller i samarbeid med andre. Fleire satsar også meir langsiktig ved å etablere ei nasjonal eining. Statens vegvesen og Jernbaneverket vil styrke innsatsen for å gjere dei utanlandske aktørane merksame på moglege prosjekt i Noreg. I dei siste åra er det inngått fleire kontraktar der utanlandske og norske entreprenørar samarbeider om oppdraga.

Transportetatane vil arbeide for ei betre samordning av tiltak og meir samanhengande utbygging, også for samordning av veg- og jernbanetiltak der det ligg til rette for det. Dette er venta å gi effektivitetsgevinstar og betre utnytting av ressursane hos byggherre, rådgivarar og entreprenørar.

Utføringskontraktar der byggherren har ansvaret for prosjektering, har vore mest vanleg i den norske transportmarknaden. Det har medverka til å utvikle lokale og regionale maskinentreprenørar slik at det er mange mindre og mellomstore entreprenørar i marknaden. Fleire av desse har utvikla seg slik at dei kan konkurrere om store oppdrag både med dei store norske entreprenørane og internasjonale entreprenørar. Dei er også konkurransedyktige på mindre totalentreprisar der entreprenøren har ansvaret for prosjektering.

Transportetatane vil medverke til auka effektivitet i anleggsbransjen gjennom å ta i bruk kontraktformsformar som utnyttar og utviklar kompetansen i leverandørledda. Dette blir gjort ved auka omfang av totalentreprisar. Entreprenørane blir da engasjerte i ein tidlegare fase, noko som betre utnyttar deira kompetanse. Det vil vere krevjande for entreprenørar og rådgivarar å gå inn i ny kontraktform dersom dette berre gjeld enkeltprosjekt. Det bør derfor leggest opp eit program der fleire prosjekt blir gjennomførte med totalentreprisar, slik at bransjen kan ha eit langsiktig perspektiv på kompetanseoppbygginga si.

Det har vore ei særst uheldig utvikling med auke i alvorlege ulykker og dødsulykker innan den norske bygge- og anleggsbransjen. Dette har i særleg grad ramma anleggsdelen av næringa og verksemda innan veg og jernbane. Statens vegvesen og Jernbaneverket har sett i verk fleire tiltak som er bransjeførande, og som blir prioritert. I samarbeid med bransje- og arbeidstakarorganisa-

sjonar vil dette arbeidet bli intensivert med vekt på nødvendige tiltak med konsekvent oppfølging og haldningsskapande arbeid i alle ledd. Dette gjeld også arbeidet mot sosial dumping, der etatane har sett i verk strenge tiltak. Arbeidet vil bli ytterlegare intensivert i samarbeid med andre byggherrar, bransje, arbeidstakarorganisasjonar og tilsynsstyresmakter.

Statens vegvesen og fylkeskommunane er store kjøparar av bilferjetransport. Den norske ferjemarknaden har tre store, eit mellomstort og nokre små ferjearlag. Dei tre største reiarlaga dekkjer om lag 90 pst. av marknaden. Førebels har interessa frå utanlandske ferjeselskap vore liten. Årsaka kan m.a. vere store kostnader med å bygge om ferjer for å passe til standardar på ferjekaier her i landet. I tillegg er det viktig med kunnskap om lokale forhold og ha ein organisasjon i landet.

Det har vore ein konsentrasjon i marknaden dei seinaste åra. Dette har ført til at Statens vegvesen ved fleire utlysingar berre har fått tilbud frå to leverandørar.

Som kjøparar av bilferjetransport vil Statens vegvesen og fylkeskommunane vere viktige premissgivarar for utviklinga av denne næringa. I konkurransegrunnlaga søker Statens vegvesen å legge til rette for auka konkurranse gjennom å sikre ei balansert risikofordeling mellom tilbydar og oppdragsgivar. Statens vegvesen er i gang med å vurdere andre kontraktsformer med ei anna risikodeling mellom partane. Døme på dette kan vere bruttokontraktar, kontraktar som skil eigarskap til ferjer og drift av desse, kor lenge kontraktane skal gjelde og sambandspakker.

## 7.6 Oppmodingsvedtak

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av dei oppmodingsvedtaka som Stortinget vedtok i sesjonen 2013–2014.

### Vedtak nr. 30

Stortinget vedtok 26. november 2013 ved behandlinga av Meld. St. 1, Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 2 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen planlegge InterCity som ett prosjekt helt frem til Lillehammer, Skien og Halden og vurdere videre planlegging videre mot Gøteborg.»

Regjeringen besluttet i desember 2013 at den framtidige banestrekningen Sandvika – Hønefoss (Ringeriksbanen) skal inngå som én av InterCity-strekningene. Planleggingen av disse strekningene er organisert som et eget prosjekt i Jernbaneverket. Det svenske Näringsdepartementet og Samferdselsdepartementet ble i august 2014 enige om at Jernbaneverket og det svenske Trafikverket skal utrede forutsetningene for å utvikle togtrafikken mellom Oslo og Gøteborg på kort og lang sikt. Det vises ellers til egen omtale i del II i programkategori 21.50 Jernbaneformål, med statusgjennomgang og prinsippene som legges til grunn for Jernbaneverkets videre planlegging av InterCity-strekningene.

### Vedtak nr. 101

Stortinget vedtok 5. desember 2013 ved behandlinga av Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil, der det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.»

Samferdselsdepartementet ba i tildelingsbrevet for 2014 Transnova om å utarbeide et innspill til strategi og finansieringsplan. I oppdraget stod det bl.a.: «Finansieringsplanen bør inneholde opplegg for betaling for lading og parkering på ladestasjonene. Det bør etableres samarbeid med bil- og energibransjen. Det bør legges opp til at den private andelen gradvis økes slik at Transnova får frigjort midler til andre satsinger.»

31. mars 2014 leverte Transnova et forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler. Forslaget har vært på offentlig høring. Høringsuttalelsene er stort sett positive, og høringsinstansene mener at det er et stort behov for en slik strategi og finansieringsplan. Flere mener likevel at det burde vært et høyere ambisjonsnivå. Videre peker flere på at Nord-Troms og Finnmark burde være en del av strategien. Det er få konkrete innspill knyttet til tekniske løsninger og lokaliseringer av stasjoner. Flere trekker fram at det er viktig med en standardisert/felles betalingsløsning som ikke ekskluderer enkelte brukere.

Regjeringen har vedtatt å avvikle Transnova fra 2015 og overføre Transnovas oppgaver til Enova fra samme tidspunkt. Transnovas oppgaver vil inngå i Enovas ordinære virksomhet innenfor

den eksisterende styringsmodellen og finansieres gjennom Energifondet. En finansiering gjennom Energifondet vil legge bedre til rette for mer langsiktig og forutsigbar satsing enn dagens Transnova med årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Dette vil ha betydning for utformingen av strategien. På denne bakgrunn vil regjeringen legge fram strategien etter at overføringsprosessen er fullført.

Vedtak nr. 102

Stortinget vedtok 5. desember 2013 ved behandling av Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltaksplan for økt satsing på gang- og sykkelveier for å stimulere til økt sykling blant barn og unge.»

I St.meld. nr. 26 (2013–2014) *Nasjonal transportplan (2014–2023)* er det fastsatt økonomiske rammer for tiltak for gående og syklende, jf. tabell 7.4. Disse følges opp gjennom den årlige bevilgningen ved fordeling av midler til programområdet tiltak for gående og syklende i statsbudsjettet. Disse midlene skal bl.a. bidra til å etablere trygge gang- og sykkelveger i tilknytning til skoleveger.

Som grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014–2023 utarbeidet Statens vegvesen en nasjonal sykkelstrategi og en nasjonal gåstrategi. Sykkelstrategien har som målsetning at 80 pst. av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Gåstrategien har som hovedmål at det skal være attraktivt å gå for alle, og at flere skal gå mer. Departementet vil arbeide for å tilrettelegge, slik at barn kan ferdes trygt til og fra skolen. Dette gir barna viktig trafikktraining, samtidig som det har helse- og miljømessige fordeler.

Gjennom sektoransvaret er Statens vegvesen en pådriver for at kommunene skal utarbeide planer for et sammenhengende sykkelvegnett i byer med mer enn 5 000 innbyggere, samt at etaten bidrar med kompetanse i sykkelsatsingen til kommuner og fylkeskommuner. Det er utarbeidet retningslinjer for fartsgrenser i byer og tettsteder, som innebærer økt bruk av fartsgrensene 30 og 40 km/t. Statens vegvesen har også en pågående trafikksikkerhetskampanje for å bedre samspelet mellom bilister og syklistene. Sammen med politiet gjennomfører de trafikkkontroller langs skoleveg, særlig i forbindelse med skolestart. Trygg Trafikk mottar tilskudd fra Samferdselsdepartementet, og har bl.a. bidratt til å utvikle en veileder til foreldre

og saksbehandlere i kommunen for vurdering av skolevegen.

Fra 2014 er det også opprettet en egen tilskuddsordning til bygging av gang- og sykkelveger i kommuner og fylkeskommuner, jf. omtale i del II programkategori 21.30 Vegformål.

Vedtak nr. 103

Stortinget vedtok 5. desember 2013 ved behandling av Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen etablere en belønningsordning for gang- og sykkelveier og komme tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.»

Samferdselsdepartementet viser til omtalen under programkategori 21.30 Vegformål, kap. 1320, post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger.

Vedtak nr. 105

Stortinget vedtok 5. desember 2013 ved behandling av Prop. 182 S (2012–2013) *Finansiering av prosjekt og tiltak på fv 714 Stokkhaugen – Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 1/Innst. 39 S (2013–2014)*:

«Stortinget ber regjeringa vurdere ordning med statleg garanti for bompengelån der det kan bidra til lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeide med fylkeskommunen kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalings-tid.»

Rentevilkår for bompengelån blei omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*. Der går det fram at regjeringa går inn for å omorganisere bompengesektoren til eit fåtal selskap og legg til grunn at dette vil redusere driftskostnadene i sektoren. For å spare bilistane for å dekke store løpande finansieringskostnader vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Formålet er at meir av dei innbetalte bompengane skal gå til prosjekta og mindre til å betale for finansieringa av låna. Regjeringa arbeider vidare med å utforme rentekompensasjonsordninga og med å omorganisere bompengesektoren frå mange selskap til eit fåtal selskap. Potensial for å redusere finansieringskostnadene for bompengelån ytterlegare blir vurdert i dette arbeidet. I samband med dette vil også statsgaranti bli vurdert. Regjeringa vil komme tilbake til

Stortinget med nærmere vurderingar av dette i den samanhengen.

Vedtak nr. 107

Stortinget vedtok 5. desember 2013 ved behandlinga av Prop. 197 S (2012–2013) *Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland*/Innst. 40 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringa vurdere ordning med statleg garanti for bompengelån der det kan bidra til lågare lånerente, og at regjeringa i samarbeide med fylkeskommunen kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalingstid.»

Departementet viser til svaret på oppmodingsvedtak nr. 105.

Vedtak nr. 400

Stortinget vedtok 24. april 2014 ved behandlinga av Dokument 8:19 S/Innst. 164 S (2013–2014) (Representantforslag om etablering av en nasjonal bredbåndsplan):

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon.»

Samferdselsdepartementet utarbeider en nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon som berører ulike problemstillinger. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med innholdet i en slik plan. Regjeringen har som ambisjon at dette kan legges fram før utgangen av 2015.

Vedtak nr. 402

Stortinget vedtok 24. april 2014 ved behandlinga av Dokument 8:18 S/Innst. 163 S (2013–2014) (Representantforslag om innføring av nye tiltak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren):

«Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget på egnet måte med sak om oppfølging av arbeidet med trafikksikkerhet knyttet til tungbil og grenseoverskridende transport.»

Samferdselsdepartementet forstår vedtaket til å omhandle *trafikksikkerhet* knyttet til tungbil og til grenseoverskridende transport med slike.

Regjeringen prioriterer trafikksikkerhet og arbeidet mot ulovlig aktivitet med tunge kjøretøy og manglende eller mangelfulle førerretter. Bl.a. vil økt kontroll, nye tekniske krav og styrket kompetanse prioriteres.

Det har vært en stor økning i kontrollen av tunge kjøretøy i 2014. Den høye aktiviteten og prioriteringen av dette området vil bli videreført i 2015. Økt kontrollvirksomhet og effektivisering av kontrollene skal prioriteres gjennom mer kontroll av tunge kjøretøy på grenseovergangene, også utenfor ordinær arbeidstid. Videre vil det for å bedre kontrollørens arbeid kjøpes inn og utvikles effektive verktøy.

Økt samarbeid mellom statlige tilsynsetater og mellom disse etatene og transportnæringen blir prioritert, bl.a. gjennom prosjektet «Trygg Trailer». Økt samhandling og beredskap mellom kontrolletatene vil også bli prioritert på særlig utsatte vegstrekninger.

Nye felleseuropeiske regler om teknisk kontroll av kjøretøy vil bidra til bedre og mer ensartet kvalitet på kontroller av tunge kjøretøy. Reglene setter også krav til et mer risikobasert system for kontroll av tunge kjøretøy i hele EØS-området.

Reaksjoner for brudd på vegtrafikklovgivningen er ofte vanskelig å drive inn i etterkant fra utenlandske transportører. Regjeringen vil derfor foreslå å endre vegtrafikkloven for å utvide retten til å holde tilbake kjøretøy inntil boten blir betalt. Videre vil regjeringen også foreslå at Statens vegvesen og tollvesenet får slik tilbakeholdsrett i kjøretøy. Dette vil bedre utnyttningen av kontrollressursene på veg.

Det er ofte nødvendig å bruke ulike tekniske midler for å holde tilbake kjøretøy, enten for å sikre at en ilagt bot blir betalt, eller fordi kjøretøyet har mangler som gjør at det er farlig å benytte det på vegene. I regelverksarbeidet som er igangsatt av regjeringen vil det også bli sikret en klar hjemmel for kontrolletatenes bruk av slike tekniske midler, som f.eks. hjullås og rattlås.

Ut i fra risiko- og skadepotensialet ser regjeringen alvorlig på forfalsking av førerkort og andre kompetansebevis for førere av tunge kjøretøy. Statens vegvesen vil intensivere arbeidet med å hindre og avdekke slik ulovlig aktivitet. Virkemidler er å videreutvikle tekniske løsninger og kontrollverktøy og å bedre kompetansen til de i Statens vegvesen som utfører identitetskontroll. Det er også viktig å bedre samhandlingen med utenlandske myndigheter.

Regjeringen ønsker å legge til rette for mer trafikksikre tunge kjøretøy. Den vil bl.a. snarest mulig skjerpe kravene til vinterdekk for tunge kjø-

retøy, slik at også tilhengere blir omfattet av krav om vinterdekk.

Det er viktig at de som fører tunge kjøretøy i Norge har nødvendig kompetanse til å takle de til tider krevende vær- og føreforholdene på de norske vegene. Regjeringen har ved flere tilfeller reist problemstillingen overfor EU og vil bl.a. nå foreslå overfor EU å endre regelverket for å sikre tilstrekkelig kompetanse for sjåfører som skal utføre tungtransport på norske vinterveger. Innspillet vil komme som et ledd i EUs pågående prosess med revisjon av yrkessjåførdirektivet.

#### Vedtak nr. 513

Stortinget vedtok 17. juni 2014 ved behandlinga av Prop. 97 S *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*/Innst. 255 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.»

Regjeringa arbeider med ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak for framtidige OPS-prosjekt, og vil komme tilbake til Stortinget på eigna måte. Nye, aktuelle OPS-prosjekt som regjeringa vurderer, er omtalt under programkategori 21.30 Vegformål.

#### Vedtak nr. 514

Stortinget vedtok 17. juni 2014 ved behandlinga av Prop. 97 S *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*/Innst. 255 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen sikre at det blir planlagt og bygd en kapasitetssterk forbindelse som sikrer at reisende på Østfoldbanens Østre linje kan benytte Follobanen i framtida, og at dette prosjektet inngår i arbeidet med neste Nasjonale transportplan. Stortinget legger til grunn at denne problemstillingen blir håndtert gjennom en pågående KVU, og at det som en del av dette arbeidet også sees på hvordan en framtidig avgreining sør for Ski kan legge til rette for eventuelle framtidige høyhastighetskonsepter. Stortinget ber om raskest mulig fremdrift i utbyggingen av Follobanen i tråd med vedtatte planer.»

Jernbaneverket arbeider med en konseptvalgutredning (KVU) for Østre linjes forbindelse mot Oslo. Denne utredningen vil omfatte vurderinger

av en kapasitetssterk forbindelse som sikrer at reisende på Østfoldbanens Østre linje kan benytte Follobanen i framtida. Videre vil det bli vurdert hvordan en framtidig avgreining sør for Ski kan legge til rette for eventuelle framtidige høyhastighetskonsepter. Når Jernbaneverket har ferdigstilt KVUen i 2015, vil denne bli eksternt kvalitets-sikret (KS1) før regjeringen behandler saken. Dette vil være et sentralt arbeid inn mot neste transportplan. For framdrift i utbyggingen av Follobanen vises det ellers til egen omtale av prosjektet i del II i programkategori 21.50 Jernbaneformål hvor det bl.a. går fram at regjeringens foreslåtte bevilgning for 2015 er i tråd med framdriftsplanen for prosjektet.

#### Vedtak nr. 518

Stortinget vedtok 17. juni 2014 ved behandlinga av Dokument 8:71 S/Innst. 286 S (2013–2014) (Representantforslag om å etablere et felles billett-system for kollektivtransport i hele landet):

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet, i samarbeid mellom de ulike aktørene.»

Regjeringen vil fortsette arbeidet med å utvikle mulighetene elektronisk billettering gir, med mål om sømløse kollektivreiser i hele landet. Vegdirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utviklet en rutedatabank, men det er ennå ikke bestemt hvordan denne bør organiseres. Ved organisering av rutedatabanken bør en søke en løsning som legger til rette for effektiv samhandling mellom de organisatoriske enhetene som skal drive med henholdsvis reiseplanlegging og elektronisk billettering. Det vurderes ulike løsninger for organisering. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

#### Vedtak nr. 523

Stortinget vedtok 18. juni 2014 ved behandlinga av Prop. 95 S *Kommuneproposisjonen 2015*/Innst. 300 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med vurdering av finansiering av Bratsbergbanen i forbindelse med statsbudsjettet for 2015.»

Togtilbudet på Bratsbergbanen ble særskilt omtalt i Prop. 127 S (2009–2010) *Ein del saker på*

*Samferdselsdepartementets område.* Fra 2011 ble det satt i gang en prøveordning der staten ved Samferdselsdepartementet overtok ansvaret for kjøpet i en tidsavgrenset periode på fire år. Departementet satte vilkår om 100 000 reisende årlig på Bratsbergbanen innen april 2014. Dersom dette vilkåret ikke ble oppfylt innen april 2014, skulle togtilbudet legges ned eller Telemark fylkeskommune overta tilskuddsansvaret igjen.

I 2014 kjøper Samferdselsdepartementet persontransporttjenester på Bratsbergbanen for om lag 17 mill. kr. I 2012 var det om lag 43 000 reisende på Bratsbergbanen, og i 2013 var det om lag 48 000 reisende. Antall reisende har i følge fylkeskommunen ligget stabilt på rundt 40–50 000 de siste 20 år. Det er gjennomsnittlig om lag 13 passasjerer pr. avgang. I 2013 ble hver reise subsidiert med om lag 347 kr. Billettprisen er 62 kr for en enkeltbillett.

Telemark fylkeskommune har ønsket fortsatt drift på Bratsbergbanen med elektrisk materiell. En overgang fra diesel til elektriske togsett ville innebære økt offentlig kjøp på om lag 22 mill. kr pr. år, noe økte driftskostnader i Jernbaneveket og krevd investeringer i infrastrukturtiltak som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023. Infrastrukturtiltakene er foreløpige grovt anslått til 10–30 mill. kr.

Statens avtale om kjøp av persontransport på Bratsbergbanen utløper i 2014. Regjeringen mener at premisset for fortsatt statlig kjøp av persontransport på Bratsbergbanen ikke er oppfylt. NSB mener at det ikke er potensial for økt trafikk på denne togstrekningen og anslår økte kostnader. Ut fra erfaringen med prøveordningen og NSBs vurdering anser regjeringen at det ikke er realistisk å oppnå 100 000 passasjerer årlig på Bratsbergbanen.

Fra og med 2015 vil ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester på Bratsbergbanen opphøre. I 2015 vil det ved fastsettelsen av skjønnsrammen til Telemark fylkeskommune bli gitt noe kompensasjon for merkostnader på grunn av dette. For nærmere informasjon vises det til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2014–2015) Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

## 7.7 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområde. Transportpolitikken skal m.a. medverke til likestilling mellom menn og kvinner.

Likestilling handlar òg om at alle skal kunne delta i samfunnet. Universell utforming av trans-

portsystemet 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 2013 og 2012. Det er m.a. ikkje opplyst om månadslønn er det færre enn fem personar i kategorien. Den andre tabellen viser kjønnsfordelinga for deltid, mellombels tilsette, foreldrepermisjon og legeomdelt sjukefråvær i 2013 og 2012.

Ved endringane i departementsstrukturen frå 1. januar 2014 blei 33 stillingar overført til Samferdselsdepartementet, 32 frå Fiskeri- og kystdepartementet og 1 frå Fornyings-, administrasjons- og kyrkjedepartementet. Departementet har no ansvaret for Kystverket.

Samferdselssektoren er eit mannsdominert område der mange har teknisk bakgrunn. Kvinnedelen i Samferdselsdepartementet er på 53 pst. I alle etatane var fleirtalet av dei tilsette i 2013 menn. Kvinnedelen i Statens jernbanetilsyn var på 49 pst. I dei andre etatane var kvinnedelen på mellom 16 og 39 pst. Kvinnedelen varierer òg mellom dei ulike stillingskategoriane.

Med unntak av i Jernbaneverket og Kystverket tente menn i gjennomsnitt litt meir enn kvinner i 2013. 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 2013.

Med unntak av i Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeidde få tilsette deltid i 2013 og få var mellombels tilsette.

Menn sto for den største delen av foreldrepermisjonen i 2013 i Jernbaneverket og Kystverket.

Det legeomdte sjukefråværet for departementet og etatane er gjennomgåande lågt. I Kystverket og Statens havarikommisjon for transport var sjukefråværet i 2013 noko lågare for kvinner enn for menn. For dei verksemdene som har få tilsette, vil m.a. langtidsfråvær slå sterkt ut i fråværsprosenten.



*Samferdselsdepartementet*

Ved utgangen av 2013 hadde Samferdselsdepartementet 153 tilsette. Kvinnedelen var på nesten 53 pst.

Tabell 7.2 Tilsette i Samferdselsdepartementet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	52,9	47,1	153	46 033	50 766	48 262
	2012	51,7	48,3	149	45 345	51 230	48 189
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2013	33,3	66,7	6	-	-	97 263
	2012	33,3	66,7	6	-	-	95 847
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2013	23,0	77,0	13	-	63 008	64 850
	2012	21,4	78,6	14	-	64 503	65 445
Fagdirektørar mv.	2013	50,0	50,0	6	-	-	64 850
	2012	20,0	80,0	5	-	-	66 373
Underdirektørar, seniorrådgivarar mv.	2013	54,2	45,8	83	47 700	49 575	48 625
	2012	54,2	45,8	83	47 433	48 787	48 053
Rådgivarar, førstekonsulentar	2013	50,0	50,0	38	37 449	37 449	37 449
	2012	47,0	53,0	34	37 075	37 866	37 605
Seniorkonsulentar	2013	100,0	0	7	36 475	-	36 475
	2012	100,0	0	7	36 504	-	36 504

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var det i 2013 eit fleirtal av kvinner i kategorien underdirektør, seniorrådgivar mv., medan talet på kvinner og menn var likt i kategoriene fagdirektør mv. og rådgivar, førstekonsulent. I

toppleiinga og mellomleiinga tente kvinner i snitt litt meir enn menn, medan det var motsett i dei andre stillingskategoriane der begge kjønna var representerte. Kvinner og menn tente likt i kategorien rådgivar, førstekonsulent.

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
2013	8	1	0	1	30,6	69,4	70,0	30,0	3,2	1,8
2012	3	1	0	1	34,5	65,5	80,0	20,0	3,3	1,9

Fleire kvinner enn menn arbeidde deltid, og denne delen auka frå 2012 til 2013. Menn arbeidde meir overtid enn kvinner i 2013. Kvinnene sin del av overtida minka noko frå 2012. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn.

*Statens vegvesen*

Ved utgangen av 2013 hadde Statens vegvesen 7 122 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst.

Tabell 7.4 Tilsette i Statens vegvesen fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda*	2013	38,2	61,8	7 052	38 315	42 730	41 047
	2012	38,0	62,0	6 569	37 403	41 845	40 156
Etatsleiing (regionvegsjefar mv.)	2013	35,7	64,3	14	94 080	97 502	96 280
	2012	35,7	64,3	14	91 318	94 748	93 523
Leiarar (avdelings- og seksjonsleiarar mv.)	2013	36,6	63,4	410	55 090	55 942	55 626
	2012	37,3	62,7	405	53 972	54 815	54 500
Tekniske saksbehandlarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2013	23,8	76,2	3 698	41 779	43 894	43 393
	2012	22,3	77,7	3 326	41 309	42 781	42 453
Merkantile saksbehandlarar	2013	66,2	33,8	2 292	34 587	40 976	36 436
	2012	66,1	33,9	2 177	34 249	38 589	35 722
Inspektørar	2013	20,9	79,1	522	33 971	35 367	35 076
	2012	20,7	79,3	521	33 691	34 698	34 489
Arbeidarstillingar	2013	20,0	80,0	80	33 468	32 670	32 828
	2012	18,7	81,3	80	31 375	32 261	32 095
Reinhald mv.	2013	91,7	8,3	36	20 697	-	19 158
	2012	92,7	7,3	41	19 602	-	18 452

\* I tabellen inngår ikkje 8 lærlingar og 62 tilsette som ved utgangen av 2013 hadde permisjon utan lønn.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile saksbehandlarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente meir enn menn i kategoriane arbeidarstillingar og reinhald mv. I dei fleste kategoriane der menn tente meir enn kvinner, var forskjellane små.

Statens vegvesen har særskild merksemd på kjønn og likelønn. For å følgje opp lønnsutviklinga blant dei tilsette utarbeider etaten lønnsstatistikkar minst 2–3 gonger i året og samanliknar lønna mellom kvinner og menn også over tid. Det er ikkje avdekt store forskjellar i lønna mellom kvinner og menn.

Tabell 7.5 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Statens vegvesen

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2013	412	175	92	74	20,5	79,5	61,8	38,2	5,4	2,6
2012	413	195	95	86	20,0	80,0	68,7	31,3	5,6	2,7

Menn arbeidde vesentleg meir overtid enn kvinnene. Sjukefråværet blant kvinner var meir enn dobbelt så høgt som blant menn.

Statens vegvesen arbeider systematisk og på fleire område for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Etaten hadde i 2013 som mål at minst 5 pst. av nytilsette skulle ha nedsett funksjonsevne eller innvandrabakgrunn, og at delen kvinnelege leiarar skulle auke. Delen kvinner i leiarstillingar gjekk noko ned. 12 pst. av dei som Statens vegvesen tilsette i 2013 var personar med nedsett funksjonsevne eller hadde innvandrabakgrunn.

I årsrapporten for 2013 har Statens vegvesen gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

Statens vegvesen vil i 2015 halde fram arbeidet med mangfald i rekrutteringa og styrke innsatsen med å levere likeverdige tenester for alle.

#### *Jernbaneverket*

Ved utgangen av 2013 hadde Jernbaneverket 4 013 tilsette. Kvinnedelen var 21,3 pst.

Tabell 7.6 Tilsette i Jernbaneverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	21,3	78,7	4 013	40 325	38 798	39 123
	2012	21,0	79,0	3 982	39 275	37 653	37 994
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2013	27,9	72,1	43	80 681	77 880	78 661
	2012	30,4	69,6	46	80 203	76 633	77 720
Mellomleiarar	2013	30,2	69,8	189	52 036	49 736	50 430
	2012	27,3	72,7	194	51 052	49 298	49 771
Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjektleiarar	2013	43,2	56,8	468	43 501	45 652	44 723
	2012	42,2	57,8	441	42 648	44 775	43 878
Saksbehandlarar og kontorstillingar	2013	77,0	23,0	187	34 026	34 891	34 225
	2012	77,9	22,1	190	33 176	34 273	33 419
Ingeniørar og arkitektar	2013	20,7	79,3	934	46 309	47 021	46 874
	2012	19,6	80,4	911	45 833	46 202	46 130
Arbeidsleiarar	2013	4,3	95,7	345	35 363	35 908	35 885
	2012	4,6	95,4	328	34 828	35 553	35 520
Fagarbeidarar	2013	2,0	98,0	1 026	33 436	33 478	33 477
	2012	2,0	98,0	1 034	32 822	33 064	33 059
Togleiarar, trafikkstyrarar og toginformatørar	2013	30,5	69,5	607	32 182	33 591	33 161
	2012	30,1	69,9	632	31 665	32 990	32 592
Lærlingar og aspirantar	2013	8,8	91,2	204	26 106	28 697	28 469
	2012	4,5	95,5	176	19 313	17 428	17 514
Anna	2013	80,0	20,0	10	-	25 292	31 368
	2012	80,0	20,0	30	27 268	28 349	27 484

I stillingskategoriane saksbehandlarar, kontorstillingar og anna var eit stort fleirtal av de tilsette kvinner. I dei andre kategoriane var det eit fleirtal av menn, og i nokre var kvinnedelen under 10 pst. Med unntak av for stillingskategoriane direktørar/avdelingsdirektørar, mellomleiarar og anna

tente menn meir enn kvinner. Lønnsforskjellane er likevel ikkje store i dei ulike kategoriane. Før siste lokale lønnsoppgjer vurderte Jernbaneverket både grupper av stillingar og enkeltstillingar for å sikre at skilnader i lønn ikkje er på grunn av kjønn.

Tabell 7.7 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Jernbaneverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal) <sup>1</sup>		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2013	67	79	57	219	8,2	91,8	49,2	50,8	5,2	3,6
2012	88	77	53	207	7,1	92,9	52,4	47,6	5,6	3,4

<sup>1</sup> Mellombels tilsette omfattar òg lærlingar.

Nesten all overtida i Jernbaneverket blei utført av menn. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn.

Jernbaneverket har utfordringar med å rekruttere til faglege stillingar. Etaten haldt i 2013 fram med å rekruttere traineer innan prosjektleiing og til opplæringsprogrammet for signalingeniørar. Dette arbeidet blir utvikla vidare. Ei arbeidsgruppe skal utarbeide ein handlingsplan for å

auke sysselsettinga av personar med nedsett funksjonsevne.

I årsrapporten for 2013 har Jernbaneverket gjort greie for utviklinga i bemanninga.

#### *Kystverket*

Ved utgangen av 2013 hadde Kystverket 1 110 tilsette. Kvinnedelen var på 16 pst.

Tabell 7.8 Tilsette i Kystverket fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	16,0	84,0	1 110	39 425	37 467	38 529
	2012	17,0	83,0	1 073	38 342	37 067	37 284
Leiing (direktør og avdelings- og regiondirektørar mv.)*	2011	20,0	80,0	15	-	63 683	63 305
	2012	27,0	73,0	15	-	57 408	58 920
Mellomleiing (seksjonssjefar, sjef- og senioringeniørar mv.)	2013	15,0	85,0	33	55 175	52 233	52 675
	2012	18,0	82,0	39	52 592	51 683	51 847
Ingeniørar og rådgivarar mv.	2013	37,0	63,0	335	42 367	44 867	43 942
	2012	37,0	63,0	314	40 425	42 725	41 874
Konsulentar mv.	2013	49,0	51,0	49	33 425	33 425	33 425
	2012	58,0	42,0	50	33 050	31 567	32 427
Skiplførarar, styrmenn, maskinistar	2013	1,0	99,0	49	-	-	36 211
	2012	0	100	64	-	-	34 692
Losbåtlførarar, statslosar	2013	1,0	99,0	404	-	35 067	35 056
	2012	1,0	99,0	398	-	34 692	34 681
Fagarbeidarar mv.	2013	12,0	88,0	129	28 642	31 942	31 546
	2012	12,0	88,0	130	28 642	31 567	31 216
Trafikkleiarar	2013	7,0	93,0	68	35 067	33 958	34 036
	2012	6,0	94,0	66	-	33 583	33 719
Statslosaspirantar	2013	0	100	8	-	28 300	28 300
	2012	0	100	8	-	28 275	28 275

\* Kontraktslønn til direktør inngår ikkje i gjennomsnittleg brutto månadslønn.

Kvinner tente meir enn menn i stillingskategoriane mellomleiing og trafikkleiarar, medan lønna var lik i stillingskategorien konsulentar mv.

Tabell 7.9 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Kystverket

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2013	17	5	9	8	5,5	94,5	13,0	87,0	0,8	3,3
2012	17	7	5	12	5,6	94,4			0,6	3,3

Nesten all overtida blei utført av menn. Sjukefråværet var lågare for kvinner enn for menn.

Ved utlysing av stillingar blir kvinner og personar med minoritetsbakgrunn oppmoda til å søke. Etaten marknadsfører seg som ein arbeidsplass for begge kjønn, også for dei sterkt mannsdominerte yrka som m.a. losyrket.

I årsrapporten for 2013 har Kystverket gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

#### *Post- og teletilsynet*

Ved utgangen av 2013 hadde Post- og teletilsynet 152 tilsette. Kvinnedelen var 36 pst.

Tabell 7.10 Tilsette i Post- og teletilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	36,0	64,0	152	43 360	46 725	45 491
	2012	35,0	65,0	148	43 781	46 828	45 321
Toppleiing (direktør, ass. direktør, avdelingsdirektørar)*	2013	40,0	60,0	5	-	-	78 923
	2012	50,0	50,0	6	-	-	77 403
Mellomleiing (seksjonssjefar)	2013	20,0	80,0	10	-	59 345	59 839
	2012	30,0	70,0	10	-	58 428	59 060
Underdirektørar, fagsjefar, sjef- og senioringeniørar, seniorrådgivarar	2013	24,0	76,0	83	45 756	47 405	46 581
	2012	23,0	77,0	81	45 059	46 769	46 384
Overingeniørar, rådgivarar, seniorkonsulentar mv.	2013	58,0	42,0	54	38 365	37 210	37 770
	2012	58,0	42,0	51	37 588	36 970	37 330

\* Kontraktslønn til direktør inngår ikkje i gjennomsnittleg brutto månadslønn.

I stillingskategorien overingeniørar, rådgivarar mv. var fleirtalet av dei tilsette kvinner. Kvinner

tente meir enn menn i kategoriane mellomleiing og overingeniørar, rådgivarar mv.

Tabell 7.11 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Post- og teletilsynet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2013	4	3	4	5	18,0	82,0	76,0	24,0	1,3	2,4
2012	4	4	3	3	15,0	85,0	73,0	27,0	2,1	2,5

Nesten all overtida i Post- og teletilsynet blei utført av menn, men delen var noko lågare enn i 2012. Sjukefråværet i 2013 var lågare for kvinner enn for menn.

I årsrapporten for 2013 har Post- og teletilsynet gjort greie for ulike tiltak som etaten arbeider

med for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

#### *Luftfartstilsynet*

Ved utgangen av 2013 hadde Luftfartstilsynet 189 tilsette. Kvinnedelen var på 38,7 pst.

Tabell 7.12 Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	38,7	61,2	189	44 752	54 967	50 967
	2012	39,7	60,3	179	44 687	52 137	49 404
Toppleiing	2013	30,0	70,0	10	-	80 783	78 724
	2012	33,3	66,7	9	-	74 886	73 678
Mellomleiing	2013	15,4	84,6	13	-	64 380	63 981
	2012	15,4	84,6	13	-	61 284	60 830
Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2013	27,5	72,5	109	50 855	53 952	53 099
	2012	39,7	60,3	102	49 722	52 583	51 770
Rådgivarar mv.	2013	55,6	44,4	36	39 716	43 858	41 557
	2012	50,0	50,0	36	38 305	40 733	39 519
Førstekonsulentar mv.	2013	100	0	9	36 419	-	36 419
	2012	100	0	10	36 173	-	36 173
Konsulentar/sekretærar mv.	2013	90,9	9,1	11	-	-	32 254
	2012	77,8	22,2	9	-	-	31 746
Timelønn	2013	0	100	1	-	-	-
	2012	0	0	0	-	-	-

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2013 berre kvinner, medan det i kategorien konsulentar, sekretærar mv. var eit fleirtal kvinner. I

dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente menn meir enn kvinner.

Tabell 7.13 Deltids- og mellombels tilsette, overtid og fråvær i Luftfartstilsynet

	Deltid (tal)		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (pst.)		Foreldrepermisjon (pst.)		Legemeldt sjukefråvær (pst.)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2013	3	4	5	2	20,9	79,1	94,1	5,9	6,9	2,8
2012	2	4	6	4	33,6	66,4	32,9	67,1	5,7	3,1

Nesten all overtida blei utført av menn, og prosentdelen auka frå 2012 til 2013. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn menn.

Som ein del av rekrutteringsprosessen i Luftfartstilsynet blir kvalifiserte kandidatar uavhengig av kjønn, etnisitet og funksjonshemming opp-

moda til å søkje på stillingar i etaten. Minst ein søker med innvandrarbakgrunn skal innkallast til intervju når dei oppfyller kvalifikasjonskrava i utlysingsteksten. Det same gjeld dei som i søknaden opplyser at dei er funksjonshemma/yrkeshemma.

### Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2013 hadde Statens jernbanetilsyn 65 tilsette. Kvinnedelen var 49 pst.

Tabell 7.14 Tilsette i Statens jernbanetilsyn fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	49,0	51,0	64	50 320	59 998	55 236
	2012	49,0	51,0	61	49 507	59 148	54 407
Toppleiing	2013	-	100	1			
	2012	-	100	1	-	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2013	60,0	40,0	5	-	-	76 701
	2012	60,0	40,0	5	-	-	75 888
Seniorrådgivarar mv.	2013	31,0	69,0	43	54 749	58 107	56 988
	2012	32,0	68,0	40	53 585	57 177	56 009
Rådgivarar, førstekonsulentar	2013	92,0	8,0	12	-	-	41 679
	2012	92,0	8,0	12	-	-	41 682
Sekretærar	2013	100	0	3	-	-	-
	2012	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, 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
2013	3	2	3	3	33,0	67,0	74,0	26,0	5,9	2,7
2012	3	1	2	2	41,0	59,0	70,0	30,0	2,7	0,5

Menn jobba meir overtid enn kvinner. Sjukefråværet var høgare for kvinner enn for menn og auka både for kvinner og menn.

Statens jernbanetilsyn oppmodar i stillingsutlysningar m.a. personar med innvandrarbakgrunn å søkje på stillingar. Kvalifiserte søkarar blir innkalla til intervju.

I årsrapporten for 2013 har Statens jernbanetilsyn gjort greie arbeidet sitt med likestilling mv.

### Statens havarikommisjon for transport

Ved utgangen av 2013 hadde Statens havarikommisjon for transport 46 tilsette. Kvinnedelen var 35 pst.



Tabell 7.16 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadslønn (kr)		
		Kvinner pst.	Menn pst.	Tilsette i alt	Kvinner	Menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2013	35,0	65,0	46	49 508	56 810	54 270
	2012	33,0	67,0	45	48 656	55 988	53 544
Toppleiing (direktør)	2013	-	100	1	-	-	-
	2012	-	100	1	-	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2013	20,0	80,0	5	-	-	72 275
	2012	20,0	80,0	5	-	-	71 155
Fagstab	2013	75,0	25,0	4	-	-	-
	2012	67,0	33,0	3	-	-	-
Havariinspektør	2013	19,0	81,0	27	54 832	53 586	53 816
	2012	19,0	81,0	27	56 050	52 660	53 288
Administrative stillingar	2013	78,0	22,0	9	38 580	-	39 795
	2012	78,0	22,0	9	37 669	-	38 532

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategoriane fagstab

og administrative stillingar. Kvinner tente meir enn menn i kategorien havariinspektør.

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
2013	1	0	0	2	21,1	78,9	85,9	14,1	1,6	2,4
2012	1	0	1	2	24,5	75,5	100	0	1,8	2,9

Menn utførte ein vesentleg del av overtida i Statens havarikommisjon for transport. Kvinner hadde eit lågare sjukefråvær enn menn, men det var lågt for begge kjønna.

## 7.8 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra 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.

### *Avinor AS*

Årslønna for konsernsjef Dag Falk-Petersen var 2 390 000 kr. Vidare mottok han 64 000 kr i bilgodtgjering. Pensjonskostnaden utgjorde 685 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 25 pst. av grunnlaget mellom 12 og 18 G og 20 pst. av grunnlaget over 18 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han tre månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få 12 månaders etterlønn, men denne blir rekna mot anna inntekt.

### *Baneservice AS*

Årslønna for administrerande direktør Ingvild Storås var 1 892 000 kr. Vidare mottok ho 139 000 kr

i bilgodtgjering. Det blei ikkje utbetalt bonus for 2013. Pensjonskostnaden utgjorde 112 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 8 pst. av grunnlaget mellom 12 og 16 G. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har ho seks månaders lønn i oppseiingstida. Ho kan få 12 månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til fire månadslønner.

#### *NSB AS*

Årslønna for konsernsjef Geir Isaksen var 3 383 000 kr. Vidare mottok han 191 000 kr i bilgodtgjering mv. Det blei utbetalt 933 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 712 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 67 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få seks månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til fire månadslønner.

#### *Posten Norge AS*

Grunnlønna for konsernsjef Dag Mejdell var 3 435 000 kr. Vidare mottok han 8 000 kr i bilgodtgjering mv. Det blei utbetalt 707 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 2 118 000 kr.

Samla pensjon er lik 66 pst. av lønna. Pensjonsalderen er 65 år. Ved oppseiing har han seks månaders lønn i oppseiingstida. Han kan få ni månaders etterlønn. Denne blir rekna mot anna inntekt. Bonus er avgrensa til 25 pst. av lønna.

#### *Svinesundsforbindelsen AS*

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga av selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtale med ny konsulent gjaldt frå 1. oktober 2013.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2014–2015) om statsbudsjettet for år 2015 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

---

## Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2014–2015) statsbudsjettet for budsjettåret 2015 opp følgende forslag til vedtak:

### Kapitlene 1300–1380, 4300–4380, 5577, 5611, 5618, 5619, 5622 og 5624

#### I

#### Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	173 840 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	12 000 000	
	30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	40 000 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	36 800 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	2 892 000	
	74 Tilskudd til Redningsselskapet	81 170 000	388 402 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 243 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	137 139 000	157 382 000
	Sum Administrasjon m.m.		545 784 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	698 928 000	698 928 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser		
	71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	36 155 000	36 155 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	193 908 000	193 908 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
1314	Statens havarikommisjon for transport		
	01 Driftsutgifter	63 239 000	63 239 000
	Sum Luftfartsformål		992 230 000
	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>	10 494 139 000	
	26 Vegtilsyn	16 445 000	
	29 Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	445 903 000	
	30 Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	12 137 671 000	
	31 Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	929 000 000	
	34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	333 000 000	
	35 Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	66 885 000	
	36 E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	500 936 000	
	37 E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	416 745 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	221 500 000	
	62 Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	580 356 000	
	63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	10 000 000	
	72 Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	694 481 000	26 847 061 000
	Sum Vegformål		26 847 061 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	46 248 000	
	61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	975 550 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen	25 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	756 090 000	1 802 888 000
1331		Infrastrukturfond		
	95	Innskudd av fondskapital	40 000 000 000	40 000 000 000
		Sum Særskilte transporttiltak		41 802 888 000
		Jernbaneformål		
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 378 683 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	124 858 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	8 039 625 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	3 135 121 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	20 500 000	17 698 787 000
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 196 870 000	3 196 870 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	61 807 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	17 287 000	79 094 000
		Sum Jernbaneformål		20 974 751 000
		Kystforvaltning		
1360		Kystverket		
	01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 686 910 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	131 983 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	582 511 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	58 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	178 126 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	63 963 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 000 000	2 711 493 000
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	01	Driftsutgifter	45 242 000	45 242 000
		Sum Kystforvaltning		2 756 735 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	418 000 000	418 000 000
1380		Nasjonal kommunikasjons- myndighet		
	01	Driftsutgifter	162 668 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 420 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	75 844 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	50 000 000	298 932 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		716 932 000
		Sum departementets utgifter		94 636 381 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 479 000	2 479 000
4312		Oslo Lufthavn AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	126 776 000	126 776 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	178 089 000	
	02	Diverse gebyrer	350 000 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	100 000 000	628 089 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	25 000 000	25 000 000
4331		Infrastrukturfond		

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	85	Avkastning infrastrukturfond	871 000 000	871 000 000
4350		Jernbaneverket		
	01	Kjørevegsavgift	34 915 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	264 241 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	226 603 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	124 858 000	650 617 000
4354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 362 000	13 362 000
4360		Kystverket		
	02	Andre inntekter	11 102 000	11 102 000
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran C		
	07	Refusjoner og andre utgifter	5 385 000	5 385 000
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	01	Diverse gebyrer	161 731 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	171 731 000
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		
	74	Sektoravgifter Kystverket	829 068 000	829 068 000
		Sum Samferdselsdepartementet		3 779 009 000
		Renter og utbytte mv.		
5611		Aksjer i NSB AS		
	85	Utbytte	300 000 000	300 000 000
5618		Aksjer i Posten Norge AS		
	85	Utbytte	200 000 000	200 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	98 000 000	98 000 000
5622		Aksjer i Avinor AS		
	85	Utbytte	500 000 000	500 000 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	29 000 000	29 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.		1 127 000 000
		Sum departementets inntekter		4 906 009 000



## Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

### *Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

#### II

#### Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1.

overskride bevilgningen på	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 01, 02 og 06
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 07
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 01
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 01	kap. 4361 post 07

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360, post 02 til følgende formål under kap. 1360, post 30:
- a. dekning av salgskostninger forbundet med salget.
  - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360, post 30.

### *Andre fullmakter*

#### III

Salg og bortfeste av fast eiendom

inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan selge og bortfeste fast eiendom

### Vegformål

#### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*

#### IV

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering

av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 4 950 mill. kroner. Forskutterin-

gene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

### V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser  
knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 700 mill. kroner.

### VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser  
utover budsjettåret for drifts- og  
vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Sta-

tens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

### VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser  
utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 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 7 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 850 mill. kroner.

### VIII

Investeringsramme for transporttiltak i  
fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 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.

### *Andre fullmakter*

### IX

Regnskapsføring av utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan utgiftsføre uten bevilgning tilskudd til driftsutgifter for interimsselskapet for utbyggingsselskap på veg under kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet 2015 under kap. 1320 Statens vegvesen,

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

### X

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2015 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 800 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2014–2015).

**Jernbaneformål***Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*

## XI

## Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kroner

## XII

## Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

## XIII

## Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## XIV

## Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kost-

nadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kroner.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for planlegging av nye investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

## XV

## Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 300 mill. kroner.

*Andre fullmakter*

XVI

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2015 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 5 635 mill. kroner.

2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 935 mill. kroner.

XVII

Endring i statlige eierposter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 gjennom salg av aksjer eller ved industrielle transaksjoner kan redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.

**Kystforvaltning**

*Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger*

XVIII

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 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.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan foreta bestillinger utover gitt bevilgning, men slik at samlet beløp for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	45	Større utstyranskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

XX

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

## XXI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1360 Kystverket

i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1360 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 500 mill. kroner.

**Post og telekommunikasjoner***Andre fullmakter*

## XXII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan overføre inntil 10 mill. kroner til

eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

---

**Vedlegg 1****Fullmakter**

Nedanfor er ei oversikt over dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Fullmaktene er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen og Jernbaneverket.

## Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i proposisjonen	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av prosjekt i Prop. 1 S frå 200 til 500 mill. kr for vegprosjekt. 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/ 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"> <li>– Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 10 pst. av den totale løyvinga til riksvegar i budsjettåret</li> <li>– Start av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for gjeldande fireårsperiode og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S</li> </ul> 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"> <li>– Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bidraget frå bompengepakka i budsjettåret</li> <li>– Varige omdisponeringar av bompengar til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.</li> </ul>
St.prp. nr. 76/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	Statens vegvesen har fått delegert desse fullmaktene for <i>midlertidige</i> omdisponeringar av statlege midlar mellom riksvegprosjekt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maks. 30 mill. kr pr. år pr. prosjekt og 30 pst. av heile løyvinga til store prosjekt i budsjettåret.</li> <li>– Oppstart av prosjekt: prosjekt som er prioriterte innanfor handlingsprogrammet for fireårsperioden og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i Prop. 1 S</li> </ul> For midlertidige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre bompengepakker) gjeld dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Midlertidige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maks. 30 pst. av heile bompengebidraget frå bompengepakka i budsjettåret</li> </ul> Midlertidige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt skal vere behandla av fylkeskommunen.

## Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
St.prp. nr. 76/ Innst. S. nr. 327 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	<p>Statens vegvesen har fått desse fullmakter når det gjeld forskotteringar av riksvegar innanfor gjeldande fullmaktsramme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er teke opp til løyving. For prosjekt som ikkje er teke opp til løyving, blir forskotteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskottering 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 forskotteringsavtalen blir underskrive.</li> <li>– 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.</li> </ul> <p>Alle forskotteringar skal vere behandla av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen eller vegkontoret (no regionvegkontoret) eller Vegdirektoratet skal saken leggst fram for Samferdselsdepartementet. Ved forsering av bompengeprojekt, der utgiftene til forskottering skal belastast trafikantane og der det blir ein auke i belastningane samanlikna med det som er lagt til grunn i bompengeproposisjonen, skal saken leggst fram for departementet. Dette skal gjelde for dei tilfelle der bompengesatsane aukar eller perioden for innkreving 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 forskotteringsavtalar for. Refusjonar der det er sett vilkår kjem i tillegg til den einkvar tid gjeldande ramme for forskotteringsavtalar og skal leggst fram for Stortinget. Forskotteringar i samband med start av prosjekt der prosjekta er av ein slik storleik at dei blir lagt fram i budsjettproposisjonane, skal framleis leggst fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta eller i egne proposisjonar. Slike forskotteringar er omfatta av den fastsette fullmaktsramma.</p>
St.prp. nr. 57/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	<p>Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (tilsvarer no kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar)</p>
St.prp. nr. 1 (1990–91) Omtale i proposisjonen	<p>Utleie av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leieinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltning og vedlikehald av eigedomen blir belasta. Vilkår om at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnads-effektiv anleggsdrift</p>

## Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
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).



## Fullmakter som gjeld jernbaneformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i meldinga	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av prosjekt i Prop. 1 S frå 200 til 500 mill. kr for jernbaneprosjekt. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. For prosjekt under terskelverdien har Jernbaneverket fleksibilitet når det gjeld oppstart og gjennomføring av prosjekt.
St.prp. nr. 1 (1993–94) og St.prp. nr. 76 (2000–2001) Omtale i proposisjonen	For NSBs kjøreveg blei spesifikasjonsgrensa for kjøp og feste av grunnareal heva til 50 mill. kr, slik at den samsvarer med grensa for omtale av enkelttiltak. Fullmaktene er vidareførte for Jernbaneverket, men er avgrensa til 30 mill. kr. Grunnareal skal i hovudsak kjøpast for å oppføre bygg, anlegg mv. Eit slikt kjøp vil inngå i totalkostnaden for prosjektet og vere ein del av ei investering (enkelttiltak) som det ikkje er nødvendig å omtale for Stortinget med mindre enkelttiltaket er over grensa på 50 mill. kr eller saken er av politisk og/eller prinsipiell interesse. Dersom det er problem med å gi eit samla kostnadsoverslag for heile prosjektet når grunnarealet blir kjøpt, er det ikkje nødvendig å legge fram kjøpet for overordna myndigheit med mindre saken er av politisk og/eller prinsipiell interesse. Fullmakta gjeld dei tilfelle der Jernbaneverket kjøper grunnareal der hensikta ikkje er å oppføre bygg, anlegg mv. og feste av grunnareal og kjøp av fast eigedom.
St.prp. nr. 42/ Innst. S. nr. 137 (1997–98) Jf. vedtak II nr. 3	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleg halde entreprise i samband med jernbaneanlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringar i linja.
St.prp. nr. 1 (1993–94) Jf. vedtak VI nr. 9	Bidrag og tilskott til framande blir belasta NSBs kjørevegsdel og ført på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald uavhengig av storleiken på beløpet. Vidareført for Jernbaneverket. NSB var i 1994 delt i en kjørevegsdel og en transportdel. Kjørevegsdelen ble seinare til Jernbaneverket. I St.prp. nr. 2 (1996–97) var det lagt opp til at «de fullmaktene som gjelder kjørevegen og som er felles for kjørevegen og trafikkdelen overføres til Jernbaneverket i den utstrekning de er relevante».
St.prp. nr. 80/ Innst. S. nr. 205 (1992–93) Omtale i proposisjonen	NSB fekk fullmakt til i samband med anleggsdrift å godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøpet av eigedomen blei gjennomført. Vilkår er at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget blir gjort opp. Vidareført for Jernbaneverket
St.prp. nr. 47/ Innst. S. nr. 96 (1991–92) Jf. vedtak II nr. 1	NSB fekk fullmakt til å nettopostere med inntil 3 mill. kr på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald, ved utskifting/sal av utstyr. Vidareført for Jernbaneverket

Offentlige institusjoner kan bestille flere eksemplarer fra:  
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon  
Internett: [www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)  
E-post: [publikasjonsbestilling@dss.dep.no](mailto:publikasjonsbestilling@dss.dep.no)  
Telefon: 22 24 20 00

Opplysninger om abonnement, løssalg og pris får man hos:  
Fagbokforlaget  
Postboks 6050, Postterminalen  
5892 Bergen  
E-post: [offpub@fagbokforlaget.no](mailto:offpub@fagbokforlaget.no)  
Telefon: 55 38 66 00  
Faks: 55 38 66 01  
[www.fagbokforlaget.no/offpub](http://www.fagbokforlaget.no/offpub)

Publikasjonen er også tilgjengelig på  
[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Trykk: 07 Aurskog AS – 10/2014

